Крылатые защитники Севера

Иван Григорьевич Иноземцев

SHOUT
SHARE
IT

- Иноземцев Иван Григорьевич

Иноземцев Иван Григорьевич Крылатые защитники Севера

Иноземцев Иван Григорьевич
Крылатые защитники Севера

Аннотация издательства: Брошюра представляет собой военно-исторический очерк о славных боевых делах авиаторов Заполярья и Карелин в годы Великой Отечественной войны. За мужество и отвагу, за высокое боевое мастерство и победы, одержанные в воздухе, более 30 летчиков и штурманов Карельского фронта были удостоены звания Героя Советского Союза. Высоких правительственных наград удостоились и многие авиаторы-североморцы. Очерк написан на основе архивных документов, иллюстрирован портретами героев. Рассчитан на массового читателя.

Содержание

По тревоге
Враг остановлен
Боевая мощь растет
Над Кировской железной дорогой
Освобождение советской Карелии
Победа в Заполярье

По тревоге

К лету 1941 г. полыхавшая в Европе вторая мировая война вплотную подошла к границам СССР. За несколько недель до начала Великой Отечественной войны в воздушное пространство Советского Союза неоднократно вторгались самолеты германских ВВС. Особенно участились случаи нарушения воздушной границы в последний предвоенный месяц. 17 июня в Заполярье над полуостровами Средний и Рыбачий пролетел разведывательный двухмоторный самолет с черными крестами. С этого дня немецкие самолеты, взлетая с аэродромов Северной Норвегии и Финляндии, ежедневно появлялись над Кольским полуостровом и Карелией, проходили на небольшой высоте над базами, портами и другими важными объектами. Интенсивная воздушная разведка советских приграничных районов свидетельствовала о том, что враг готовится к нападению. Угроза войны становилась все более очевидной.

В ночь на 22 июня 1941 г. Военный совет Ленинградского военного округа получил телеграмму Наркома обороны СССР Маршала Советского Союза С. К. Тимошенко и начальника Генерального штаба генерала армии Г. К. Жукова с

предупреждением о возможном нападении немецко-фашистских войск на нашу страну. Нарком требовал привести войска в полную боевую готовность и не поддаваться на провокации, могущие вызвать крупные осложнения. Военно-Воздушным Силам приказывалось перед рассветом 22 июня рассредоточить по полевым аэродромам всю авиацию, в том числе войсковую, тщательно ее замаскировать.

Командующий ВВС Ленинградского военного округа генерал-майор авиации А. А. Новиков, вызванный ночью в штаб округа, приказал командирам авиационных соединений и частей объявить боевую тревогу и подготовиться к военным действиям.

В авиационных гарнизонах и лагерях завыли сирены. Все пришло в движение. Летчики и техники поспешили на аэродромы. В истребительных авиаполках на дежурство выделили по одной эскадрилье, в бомбардировочных готовили бомбы для нанесения удара по врагу. Через один-два часа командиры авиаполков и дивизий доложили о готовности к боевому вылету.

Немногие знали, чем вызвана тревога. Хотелось думать, что это обычное учение, каких летом 1941 г. было немало. Но общая международная обстановка невольно наводила на мысль о войне. "Неужели началось?" - думал каждый. А война уже шла.

На рассвете 22 июня 1941 г. многомиллионная армия фашистской Германии напала на Советский Союз. Наши сухопутные войска, многие аэродромы, железнодорожные узлы, военно-морские базы и города подверглись удару огромной силы. Более тысячи вражеских самолетов сбросили бомбы на приграничные аэродромы Прибалтийского, Западного, Киевского и Одесского военных округов, уничтожив на них 800 самолетов.

На Севере противник также пытался нанести бомбовые удары. Рано утром 22 июня вражеские бомбардировщики сбросили смертоносный груз в районе поселков Ура-Губа и Кола. В Мурманске прозвучал сигнал первой воздушной тревоги.

Советские летчики самоотверженно вступили в борьбу с сильным и коварным врагом.

В соответствии с планом "Барбаросса" на Крайнем Севере была сосредоточена вражеская армия "Норвегия" в составе шести дивизий, в том числе двух финских, общей численностью около 150 тыс. человек. Эти войска должны были наступать отдельными группировками в трех направлениях: по побережью Баренцева моря из района Петсамо на Мурманск и Полярный; от Кемиярви на Кандалакшу и из района Суомуссалми, Куусамо через Ухту и Кестеньгу на Лоухи.

В юго-восточной части Финляндии дислоцировались две финские армии, включавшие 15 пехотных дивизий (из них одна

немецкая) и 3 бригады. Финские армии должны были наступать на Карельском перешейке, а также на петрозаводском и медвежьегорском направлениях, содействуя немецкой группе армий "Север" в захвате Ленинграда.

Одновременно с наступлением на суше предусматривались широкие морские операции в Баренцевом море с целью уничтожения кораблей и баз Северного флота, оказания поддержки сухопутным войскам, блокады морского побережья и контроля над морскими коммуникациями.

Действия неприятельских войск на Севере поддерживали 5-й воздушный флот Германии и военно-воздушные силы Финляндии. 5-й воздушный флот включал в себя три авиационных командования ("Норд-Ост", "Норд-Вест" и "Лофотен") и насчитывал 400 самолетов. ВВС Финляндии к началу войны состояли из смешанных: авиаполков. Всего в финских ВВС было 500 самолетов.

На вооружении 5-го воздушного флота имелись бомбардировщики Ю-88, Ю-87, Хе-111, истребители Ме-109, Ме-110 и различные типы разведывательных и транспортных самолетов. Боевые машины Германии отличались высокими тактико-техническими данными. В финских ВВС были самолеты различных иностранных марок, которые, за исключением немецких "юнкерсов" и "мессершмиттов", уступали советским машинам соответствующих классов.

Летные кадры противника уже имели боевой опыт. Многие фашистские пилоты участвовали в разбойничьих налетах на города Испании, Польши, Франции, Англии и других государств Западной Европы. Немецкие летчики специально готовились для действий в условиях Заполярья.

5-й воздушный флот должен был уничтожить советскую авиацию на аэродромах Кольского полуострова, обеспечить поддержку сухопутных войск на поле боя, разрушить мурманский порт, нарушить морские сообщения в Баренцевом море, топить корабли и производить минирование, вести разведку на суше и на море. Основные силы нацеливались на мурманское и Кандалакшское направления. Перед финской авиацией ставилась задача во взаимодействии с ВВС фашистской Германии поддерживать войска в наступлении, нарушать работу Кировской железной дороги и бороться за господство в воздухе.

В Заполярье и Карелии врагу противостояли 14-я и 7-я армии, входившие в состав Ленинградского военного округа, и Северный флот. 14-я армия прикрывала мурманское и Кандалакшское направления, 7-я армия центрально-озерное (петрозаводское) направление.

14-ю армию с воздуха обеспечивала 1-я смешанная авиадивизия в составе 137-го скоростного бомбардировочного, 145-го и 147-го истребительных авиаполков. В дивизии было 125 исправных самолетов, из них 28 бомбардировщиков СБ и 97 истребителей И-16, И-15, И-153. 7-ю армию поддерживала 55-я смешанная авиадивизия, в которой был лишь один 72-й скоростной бомбардировочный авиаполк, имевший 34 исправных бомбардировщика СБ. На Северном флоте было два авиационных полка и отдельная эскадрилья, имевшие 114 самолетов, в том числе 11 бомбардировщиков, 49 истребителей и 54 гидросамолета.

Таким образом, в Заполярье и Карелии мы могли противопоставить врагу всего 273 самолета. Бомбардировщики СБ уже не отвечали своему назначению скоростных, устарели и истребители, имевшие меньшую скорость и скороподъемность по сравнению с "мессершмитта-ми". Самолеты были вооружены пулеметами.

По мощности огня они уступали немецким. Радио и фотооборудование только внедрялись. Более совершенная материальная часть стала поступать на Север уже в ходе войны.

Летный состав нашей авиации примерно наполовину состоял из молодых летчиков. Они еще только отрабатывали технику пилотирования в простых метеоусловиях и полеты в составе звена. Но летчики, прослужившие в авиации не менее двух лет, достаточно хорошо освоили самолеты, стоявшие на вооружении ВВС 14-й и 7-й армий. Многие из них имели боевой опыт. Немало экипажей бомбардировочной авиации летали ночью и в сложных условиях погоды. 137-й скоростной бомбардировочный авиаполк еще до войны был определен как ночной.

Города и объекты советского Севера с воздуха прикрывались также войсками противовоздушной обороны. В феврале 1941 г. была создана Северная зона ПВО. В ее состав входили Мурманский, Архангельский, Петрозаводский и Свирский бригадные районы ПВО, а также Ленинградский корпусной, Выборгский и Луж-ский бригадные районы ПВО.

Большая работа в 1941 г. проводилась по реорганизации авиационного тыла. Вместо тыловых частей, входивших в состав авиационных соединений и менявших свою дислокацию при перебазировании авиационных дивизий и полков, создавались районы авиационного базирования (РАБ). В состав РАБ входили авиационные базы из расчета одна на авиадивизию и батальоны аэродромного обслуживания (БАО) из расчета один на авиаполк. Эта работа не была закончена к началу Великой Отечественной войны и завершилась уже в ходе боев. В июне 1941 г.

сформировались 2-й и 3-й РАБ с подчинением соответственно ВВС 14-й и 7-й армий. В предвоенное лето на территории Кольского полуострова и в Карелии развернулось строительство и реконструкция аэродромов, так как существовавшая аэродромная сеть не обеспечивала базирование и маневрирование авиационных частей и соединений в боевых условиях. Работы велись не только на строящихся аэродромах, но и на реконструируемых. Это привело к скученности авиации, затруднило проведение летно-боевой подготовки авиачастей. К началу войны на территории Карелии и Мурманской области было несколько аэродромов, из них на некоторых строительство не было закончено. Уже в ходе военных действий завершилось начатое строительство аэродромов, а также вводились в строй новые.

Большое внимание в авиационных частях и соединениях уделялось партийно-политической работе. Эта работа, проводимая командирами и политработниками, партийными и комсомольскими организациями, была направлена на повышение боеготовности авиационных частей и соединений, идейно-политического уровня авиаторов, на укрепление воинской дисциплины, качественное освоение новых самолетов, воспитание у личного состава чувства патриотизма и преданности социалистической Родине.

Как только стало известно о вероломном нападении фашистской Германии на Советский Союз, в авиационных полках прошли митинги и собрания. Авиаторы давали клятву Коммунистической партии, советскому народу отдать все силы на защиту Родины от гитлеровских захватчиков. В резолюции митинга личного состава 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка говорилось: "В годину серьезной опасности, нависшей над нашей Родиной, мы, как никогда, еще теснее сплотимся вокруг нашей партии и ее ленинского ЦК и клянемся перед всем советским народом, что будем самоотверженно драться за каждую пядь советской земли до последней капли крови, до последнего вздоха". С первых же дней войны немецко-фашистская и финская авиация получила на Севере достойный отпор. 24 июня командир эскадрильи 72-го смешанного авиаполка ВВС Северного флота старший лейтенант Б. Ф. Сафонов обнаружил немецкий бомбардировщик Хе-111, который шел курсом на Полярный. "Только не дать фашисту уйти", думал Борис Феоктистович, разворачиваясь в атаку. Вражеский пилот прилагал все усилия, чтобы помешать прицельному огню советского истребителя. Но ни маневр, ни скорость ему не помогли. Сафонов отрезал "хейнкелю" путь к бегству, затем зашел в хвост и меткой

пулеметной очередью поджег самолет.

Бомбардировщик, оставляя за собой полосу дыма, врезался в море в районе бухты Зеленцы. Это был первый вражеский самолет, уничтоженный в Заполярье. С него начался длинный список побед Бориса Феоктистовича Сафонова, ставшего впоследствии дважды Героем Советского Союза.

В этот день по одному неприятельскому самолету сбили 3-я батарея 33-го отдельного зенитного артиллерийского дивизиона, оборонявшего район Мурманска, и 581-я батарея ПВО Северного флота.

Ставка Главного Командования 24 июня информировала военные советы Северного фронта, Краснознаменного Балтийского и Северного флотов о том, что на территории Финляндии сосредоточиваются войска и авиация для нанесения удара по Ленинграду и захвата Мурманска и Кандалакши. Хотя Финляндия еще официально не вступила в войну против Советского Союза, с ее аэродромов уже взлетали самолеты для бомбардировки Ленинграда, Кронштадта и городов Карело-Финской ССР.

Чтобы ослабить северную авиационную группировку противника, советское командование решило нанести по аэродромам базирования 5-го немецкого воздушного флота и финских ВВС мощные бомбовые удары. К операции, рассчитанной на шесть суток, с 25 по 30 июня, привлекались ВВС Северного фронта, Северного и Краснознаменного Балтийского флотов.

Немецкая и финская авиация базировалась далеко от наших аэродромов, поэтому советские бомбардировщики действовали без прикрытия истребителей, радиус полета которых не позволял достигнуть цели и вернуться обратно.

27 июня шестерка самолетов СБ 137-го скоростного бомбардировочного авиаполка во главе с капитаном В. В. Котовым бомбила вражеский аэродром. На земле сгорели три самолета противника. Но и один наш бомбардировщик, сбитый зенитным огнем, не вернулся на базу. Быстро подготовившись к повторному вылету, группа капитана Котова снова полетела бомбить этот аэродром. Советским самолетам удалось благополучно прорваться сквозь бешеный огонь вражеских зениток, но на обратном курсе их уже ждали пять "мессершмиттов". Котов повел группу в облака. Однако последний бомбардировщик отстал и был обстрелян фашистскими истребителями. Поврежденный самолет произвел вынужденную посадку на нашей территории.

Еще труднее пришлось экипажам 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка, который был один в дивизии, -

лишь 27 июня в нее прибыл 155-й истребительный авиаполк, имевший 33 самолета И-16. В первый день операции с боевого задания не вернулось 9 самолетов СБ.

Несмотря на значительные потери в бомбардировщиках, за шесть дней ударам в общей сложности подверглись 39 аэродромов на территории Финляндии и Северной Норвегии. В воздушных боях и на аэродромах было выведено из строя более 130 вражеских самолетов. Противник был вынужден оттянуть свою авиацию на дальние тыловые базы.

Упорно сражались на Севере и летчики-истребители, так как неприятельская авиация с первых же дней войны совершала частые массированные налеты на наши войска и объекты.

Нападения осуществлялись группами от 12 до 30 самолетов.

В светлую северную ночь на 27 июня несколько групп бомбардировщиков Хе-111 и истребителей Ме-110 и Ме-109 пытались нанести удар по нашему аэродрому. Самолеты шли с разных направлений, эшелонируясь по высоте. На их отражение вылетели летчики 147-го истребительного авиаполка и с ходу вступили в воздушный бой. Особенно самоотверженно сражался командир эскадрильи старший лейтенант Л. И. Иванов, личным примером увлекавший товарищей в атаку. В этой неравной схватке он сбил "Мессершмитт-110".

Утром вражеский налет повторился. Первым поднялся в воздух старший лейтенант Л. И. Иванов и связал немецкие самолеты боем, оттянув их от аэродрома. Ему пришлось одному драться против семи "мессершмиттов". Иванов все же сумел поджечь один Ме-109, но и сам погиб в бою. К этому времени в сражение вступили другие советские истребители, которые сорвали попытку врага бомбить аэродром. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1941 г. старшему лейтенанту Леониду Илларионовичу Иванову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

В этот же день, 27 июня, немецко-фашистская авиация пыталась нанести удар по другому нашему аэродрому в районе Мурманска. Для отражения налета поднялись самолеты И-16 145-го истребительного авиаполка. Недалеко от аэродрома советские летчики перехватили группу вражеских самолетов и атаковали их. Завязался упорный воздушный бой. Командир звена лейтенант И. Т. Мисяков, видя, что "Мессершмитт-110" заходит на цель для бомбежки, пошел на таран. Двухмоторный истребитель врага рухнул наземь. Но и советский летчик погиб. Ошеломленные фашисты стали поспешно разворачиваться. Преследуя их, наши летчики сбили еще один вражеский истребитель.

За свой подвиг лейтенант Иван Титович Мисяков посмертно был награжден орденом Ленина.

Летчики Заполярья и Карелии, делая в день по 5-7 боевых вылетов, самоотверженно, порою ценой жизни, отбивали нападения вражеской авиации. Но накал борьбы все нарастал.

На рассвете 29 июня перешел в наступление немецкий горнострелковый корпус "Норвегия". Гитлеровское командование стремилось совершить прорыв и не позднее 4 июля захватить Мурманск. Войска 14-й армии отошли на рубеж по восточному берету реки Западная Лица. Ожесточенные бои здесь продолжались в течение 15 дней. Несмотря на все усилия противника, прорваться к Мурманску ему не удалось.

На Кандалакшском направлении 1 июля перешел в наступление 36-й армейский корпус, составлявший главные силы фашистской армии на Севере. Здесь противник имел задачу захватить Кандалакшу, перерезать Кировскую железную дорогу и тем самым лишить 14-ю армию и Северный флот сообщений с центром страны. В течение сорока дней враг пытался преодолеть оборону 42-го стрелкового корпуса, но советские войска стойко обороняли свои рубежи и не пропустили гитлеровцев.

На другой день начали атаки на ухтинском и кестеньгском направлениях финские войска. Имея более чем тройное превосходство в силах и средствах, они смогли к 9 июля продвинуться от 20 до 40 км, но там были остановлены советскими войсками.

Ожесточенные бои разгорелись также на ребольском направлении, где 14-я пехотная дивизия финнов прорвала оборону наших войск и начала развивать наступление. К середине июля враг был остановлен.

Севернее Ладожского озера финские войска перешли в наступление в ночь на 1 июля, нанося основной удар в стык наших 7-й и 23-й армий в районе Лахденпохья. Противник рассчитывал прорваться к западному побережью Ладожского озера, изолировать армии друг от друга и в дальнейшем уничтожить их по частям. Но его планы были сорваны.

10 июля "Карельская армия" финнов начала наступление против войск 7-й армии на олонецком и петрозаводском направлениях. Она должна была выйти на реку Свирь и соединиться здесь с войсками группы армий "Север", а также перерезать Кировскую железную дорогу. 30 июля наступление финнов было остановлено. В период наступления войск противника его авиация вела борьбу за завоевание господства в воздухе, поддерживала и прикрывала свои войска на поле боя, наносила удары по населенным пунктам и железнодорожным

узлам на глубину до 100 км, а в отдельных случаях и до 300 км от линии фронта, вела воздушную разведку. Усилились налеты на Мурманск.

Вначале неприятельская авиация действовала относительно большими группами. Но, получая отпор от советских истребителей и зенитчиков, фашистские пилоты вынуждены были изменить тактику. Они стали летать группами по 5-7 самолетов на больших высотах, маскируясь облачностью, солнцем, применяя противозенитный маневр, и с обязательным прикрытием самолетов-истребителей. Вражеская истребительная авиация стремилась вытеснять наших истребителей с поля боя.

При отсутствии в воздухе советских истребителей немецкие бомбардировщики подолгу находились над полем боя, рассредоточивались на мелкие группы для бомбометания с пикирования. Но как только фашисты замечали приближение советских истребителей, они, не принимая боя, стремились поскорее уйти на свою территорию или скрыться в облаках.

Такой же тактики неприятельская авиация придерживалась и при налетах на населенные пункты, железнодорожные узлы и другие тыловые объекты.

Основные усилия нашей авиации в Заполярье и Карелии в начальный период Великой Отечественной войны, особенно на мурманском и Кандалакшском направлениях, были направлены на отражение налетов авиации противника на наземные войска, аэродромы, города и другие объекты, завоевание господства в воздухе. Не менее важной задачей являлась поддержка наземных войск. До середины августа 1941 г. 57 процентов боевых самолето-вылетов приходилось на удары по аэродромам врага, прикрытие войск на поле боя и перехват вражеской авиации, а 43 процента - на поддержку наземных войск.

Налеты советской авиации на вражеские аэродромы и другие объекты, расположенные вблизи линии фронта, осуществлялись группами по 3-12 самолетов в сопровождении истребителей. Удары по глубинным целям наносили малые группы бомбардировщиков по 3-5 самолетов без сопровождения истребителей, радиус действия которых был недостаточно велик. По войскам противника на поле боя и в ближнем его тылу удары наносили и истребители.

Бомбардировщики, летавшие бомбить объекты противника без прикрытия истребителей, часто подвергались атакам "мессершмиттов". Не все наши самолеты возвращались из полета, а у вернувшихся оказывалось по многу пулевых и осколочных пробоин. Авиационные техники быстро ремонтировали машины, и летчики снова вылетали навстречу смертельной опасности.

Командир звена 137-го скоростного бомбардировочного авиаполка старший лейтенант С. А. Макшанов за первую неделю войны девять раз летал на бомбардировку аэродромов противника. 2 июля при возвращении на свой аэродром его самолет был атакован тремя вражескими истребителями. Отражая их нападение, стрелок-радист П. Г. Хайновский сбил один "мессершмитт". Но тут на наш самолет напал другой истребитель. У советского бомбардировщика вышел из строя один мотор, скорость снизилась. Макшанов продолжал со снижением уходить на восток. Экипаж бомбардировщика поджег еще один самолет с черными крестами. Но и наша машина была подожжена, а командир экипажа старший лейтенант Макшанов тяжело ранен. Все же он сумел посадить горящий бомбардировщик на своей территории и спасти экипаж. За героизм, проявленный при выполнении боевых заданий, Сергей Андрианович Макшанов и Петр Григорьевич Хайновский были награждены орденом Ленина.

Такой же высокой награды был удостоен их однополчанин командир эскадрильи старший лейтенант Георгий Дмитриевич Владимиров. Он добивался выполнения боевой задачи в любых условиях. Однажды Владимиров повел на задание группу бомбардировщиков, но цель оказалась закрыта облаками. Штурманы самолетов не могли прицельно сбросить бомбы. Тогда Владимиров под шквальным зенитным огнем повел группу на второй заход. Наконец цель накрыта. Но в самолет ведущего попал осколок снаряда и перебил тягу руля поворота. Машина стала плохоуправляемой, скорость снизилась. Это заметили ведомые летчики. Они окружили своего командира плотным кольцом, чтобы его не сбили фашистские истребители, и помогли благополучно вернуться на свой аэродром.

Самоотверженно сражались и наши истребители. Летчик 145-го истребительного авиаполка старший лейтенант А. А. Прокофьев иногда в день делал до 12 боевых вылетов. 3 июля во время разведывательного полета над территорией противника осколком зенитного снаряда Прокофьева ранило в ногу. Превозмогая острую боль, он все же прилетел на аэродром и совершил посадку. 7 июля был ранен его однополчанин старший лейтенант Н. В. Пискарев. Но летчик отказался лечь в госпиталь, на следующий день сбил фашистский самолет, а 10 июля снова участвовал в воздушном бою.

Тройка самолетов И-16, пилотируемых старшими лейтенантами Н. В. Пискаревым, Н. И. Позднышевым и лейтенантом А. З. Небольсиным, вылетела на разведку в район Западной Лицы. Выполняя задание, летчики заметили колонну

автоцистерн противника. Ведущий покачал крыльями - и звено устремилось в атаку. Небольсин разворачивался на второй заход, когда в его самолет попал зенитный снаряд. Машина загорелась, спасти ее было уже невозможно. И тогда герой-комсомолец направил свой истребитель в центр автоколонны. Раздался сильный взрыв, разметавший более пяти машин.

Пискарев и Позднышев решили отомстить фашистам за гибель боевого товарища. Они снова спикировали на колонну и длинными очередями стали бить по врагу из пулеметов. Пронесшись последний раз над местом гибели Алексея Небольсина, советские летчики повернули домой. Неожиданно в облаках мелькнул немецкий самолет-разведчик ФВ-189. И хотя горючее было на исходе, Пискарев и Позднышев преследовали врага, пока тот не свалился горящим на землю. На последних каплях бензина вернулись они на аэродром. Алексей Захарович Небольсин за свой подвиг был посмертно награжден орденом Ленина. Удостоились наград Н. В. Пискарев и Н. И. Позднышев.

Мужественно сражался с врагом командир эскадрильи 145-го истребительного авиаполка капитан Л. А. Гальченко. Опытному летчику, награжденному орденом Красного Знамени за участие в боях с белофиннами в 1939-1940 гг., часто поручали сложные задания по разведке вражеского тыла. 19 июля он с ведомым под сильным зенитным огнем сфотографировал вражеский аэродром. На перехват советских самолетов поднялись немецкие истребители. В районе озера Титовское шестерка "Мессершмиттов-109" атаковала пару И-16. Бой был неравный. Фашистам удалось сбить самолет ведомого. Затем они все навалились на самолет Гальченко. Капитан стал со снижением уходить на свою территорию. А за ним неотрывно гнались фашисты. Солнце светило в глаза летчику, мешало управлять самолетом и вести наблюдение. Гальченко решил воспользоваться этим. Перед самой сопкой он неожиданно взмыл вверх. Гитлеровский пилот, не ожидавший такого маневра, растерялся и, не успев отвернуть, врезался в гору. Остальные "мессершмитты" продолжали преследование, но коммунист Леонид Акимович Гальченко ушел от них и доставил командованию ценные разведданные.

Мастером штурмовых ударов был командир эскадрильи 65-го штурмового авиаполка капитан М. П. Краснолуцкий. По нескольку раз в день водил он эскадрилью на штурмовку вражеских войск. Опытный командир, участник боев с белофиннами, он умело руководил в бою летчиками, искал новые тактические приемы, личным примером воодушевлял подчиненных на подвиги. 12 августа М. П. Краснолуцкий во главе

семерки И-15бис вылетел на штурмовку колонны вражеской пехоты в районе Паннилы. Группа уже подходила к цели, и он все внимание сосредоточил на прицеливании, стремясь точнее поразить врага. Вдруг слева от него промелькнула пулеметная трасса: кто-то из ведомых предупреждал командира об опасности. Митрофан Петрович обернулся и увидел выше в стороне "Мессершмитт-110". "Успеем", - решил он, прикинув расстояние до самолета.

Бомбы уже падали на цель, когда на группу неожиданно свалились шесть незамеченных "Мессер-шмиттов-109". В районе Шот-Озеро разгорелся упорный воздушный бой. Казалось, силы были равными, но по летно-тактическим данным истребители И-15бис, рассчитанные скорее на штурмовку, чем на воздушный бой, значительно уступали "мессершмиттам". Фашистские пилоты, применяя вертикальный маневр, стремились зайти нашим самолетам в хвост. Советские летчики умело отбивали их атаки.

На Краснолуцкого напали два истребителя. Резким разворотом он отогнал одного, но навстречу несся второй. Советский летчик и фашист сближались лоб в лоб. Это длилось секунды, секунды напряженнейшего внимания, выдержки и воли. Краснолуцкий выпустил длинную очередь, фашист тоже ответил огнем. И вот самолеты рядом. Немецкий пилот не выдержал и резко отвернул в сторону. Он все же опоздал. Нижней плоскостью И-15бис срезал хвост "мессершмитту", который сразу же перешел в беспорядочное падение. Но и советский самолет оказался сильно поврежденным, однако рули действовали. На израненной машине Митрофан Петрович не полетел на аэродром, а поспешил на помощь сражавшимся товарищам. И враг отступил.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 января 1942 г. Митрофану Петровичу Краснолуцкому было присвоено звание Героя Советского Союза.

После прорыва противника в направлениях Корписелькя, Лоймола наши бомбардировщики под прикрытием истребителей 155-го истребительного авиаполка действовали в основном по вражеским войскам. Нередко летчики-истребители штурмовали неприятельскую пехоту на поле боя, на дорогах, в местах скопления. Недостаток самолетов компенсировался огромным напряжением, мужеством и героизмом советских летчиков. Впереди, как всегда, были коммунисты, летчики-политработники. Они словом и личным примером увлекали других на самоотверженные подвиги.

18 июля четверка истребителей 155-го истребительного авиаполка во главе с командиром полка майором Д. С. Шпаком

вылетела на штурмовку коммуникаций противника. Рядом с командиром летел комиссар полка старший политрук В. Г. Виноградов. На дороге они обнаружили огромную колонну автомашин. Советские летчики устремились в атаку. Снижаясь до высоты бреющего полета, Виноградов наблюдал, как горят машины, мечутся лошади, как в панике разбегаются и падают солдаты. Разгром врага продолжался до тех пор, пока не были израсходованы все бомбы и снаряды. На обратном маршруте встретился финский бомбардировщик "Бристоль-Бленхейм". Но какая досада - стрелять нечем! Оставался один выход - таранить врага. Комиссар развернулся в сторону бомбардировщика. "Бристоль-Бленхейм" попытался со снижением уйти, но это ему не удалось. Коммунист Василий Григорьевич Виноградов таранным ударом уничтожил противника, а сам погиб смертью героя.

Мужество и героизм проявляли и авиационные техники, которые в трудных условиях готовили машины к боевым вылетам. При налетах вражеской авиации на наши аэродромы они стремились прежде всего спасти материальную часть и быстро ликвидировать последствия бомбардировок. 2 июля 1941 г. один наш аэродром дважды подвергался налетам больших групп "юнкерсов" и "мессершмиттов". Фашистам удалось зажечь бомбардировщик СБ. Авиатехники Завьялов, Щербаков и механик Мемех, несмотря на разрывы бомб, бросились спасать самолет. При тушении пожара Завьялов погиб от взрыва вражеской бомбы, а Щербаков и Мемех были ранены.

Во время налета неприятельской авиации техник-лейтенант Чирков работал на самолете СБ. Соседний самолет загорелся. Чирков не растерялся, под бомбежкой запустил моторы своего бомбардировщика и отрулил его со стоянки.

Мужественно и инициативно действовал техник коммунист Морозов. При налете немецкой авиации на аэродром он занял кабину стрелка-радиста и вел огонь по вражеским самолетам, мешая им снижаться и вести прицельное бомбометание и обстрел аэродрома. Вскоре по инициативе Морозова на стоянках были установлены пулеметы на турелях, и технический состав принимал участие в отражении налетов воздушного противника на наши аэродромы.

Оказывая максимально возможную помощь наземным войскам, советская авиация в то же время вела упорную борьбу за господство в воздухе, где преимущество пока принадлежало противнику.

Основным средством завоевания господства в воздухе гитлеровское командование в первый период войны считало нанесение ударов по нашим аэродромам. Характерно, что 75

процентов всех налетов на советские аэродромы в Заполярье и Карелии приходится на первый месяц войны. За две недели июля противник совершил 21 налет на наши аэродромы группами по 5-7 самолетов. Со второй половины июля в налетах участвовали более многочисленные группы, действовавшие в разное время.

На мурманском направлении разбойничали многие опытные фашистские пилоты. Их называли непобедимыми асами, вокруг их имен создавали шумиху. Одним из таких асов считался капитан Шашке. За свои победы на Западе он был награжден несколькими Железными крестами. Летал Шашке на самолете Ме-110. Изо дня в день он в сопровождении пары "Мессершмиттов-109" появлялся над нашими аэродромами, подстерегая одиночек в воздухе. Участвовал и в налетах больших групп. Распространились слухи, что прицел у Шашке с фотоэлементом, что броня его самолета непробиваема. Но вскоре этот миф был рассеян.

4 августа в районе нашего аэродрома неожиданно появились четыре "Мессершмитта-110" и девять "Мессершмиттов-109". Навстречу им взлетела тройка И-16 и четверка ЛаГГ-3 145-го истребительного авиаполка. Несмотря на двукратное превосходство врага и его более выгодное положение в воздухе, советские летчики пошли в атаку. Немецким пилотам, связанным боем, который продолжался 40 минут, было уже не до бомбежки нашего аэродрома. Советские истребители захватили инициативу в бою и не только отогнали врага, но и сбили три самолета. Командир эскадрильи капитан А. П. Зайцев на истребителе ЛаГГ-3 поджег ведущий "Мессершмитт-110", пилотируемый капитаном Шашке. На сопках Заполярья закончилась "карьера" этого фашистского пирата. Один Ме-109 сбил старший лейтенант Н. А. Шелухин, а третий гитлеровец был уничтожен советскими летчиками в группе.

В упорной борьбе с превосходящими силами противника советские авиаторы проявляли исключительное мужество и твердость духа. Эти качества вырабатывались благодаря кропотливой, целеустремленной партийно-политической работе в авиационных частях.

Командиры и политработники говорили летчикам и техникам правду о смертельной опасности, нависшей над нашей Родиной, о трудностях борьбы с сильным и коварным врагом, разъясняли справедливые цели Великой Отечественной войны, призывали летный и технический состав отдать все силы на разгром гитлеровских захватчиков.

Исключительно важное значение в деле перестройки партийно-политической работы в Военно-Воздушных Силах имел

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 16 июля 1941 г. "О реорганизации органов политической пропаганды и введении института военных комиссаров в Рабоче-Крестьянской Красной Армии". В соответствии с Указом в авиационных дивизиях и районах авиационного базирования вводились политотделы. Одновременно в авиационных эскадрильях, полках, дивизиях, штабах, районах авиационного базирования вместо заместителей командиров по политической части назначались комиссары. Военкомом 1-й смешанной авиадивизии стал полковой комиссар М. Н. Смирнов, 55-й смешанной авиадивизии - полковой комиссар Ф. Ф. Морозов. На должности комиссаров эскадрилий выдвигались летчики, умевшие организовать партийно-политическую работу, отлично зарекомендовавшие себя в боях с врагом.

Формы партийно-политической работы постоянно совершенствовались.

С первых дней войны широкое распространение получили митинги. В коротких, но горячих, идущих от сердца выступлениях авиаторы одобряли мероприятия партии и правительства по разгрому врага, давали клятву беспощадно громить немецко-фашистских захватчиков. В 145-м истребительном авиаполку на митинге, посвященном первому награждению летчиков орденами, старший лейтенант Н. В. Пискарев сказал: "Я горячо благодарен Советскому правительству. Я скажу попросту, что мы будем драться храбро. Били, бьем и будем бить фашистских гадов!" С воодушевлением прошли митинги в авиационных полках в августе 1941 г. по поводу создания фонда обороны и дополнительной подписки на заем. Горячо подхватили авиаторы призыв личного состава 147-го истребительного авиаполка внести свои сбережения на постройку эскадрильи самолетов, сбор средств на которую начался по инициативе мурманских комсомольцев.

В условиях напряженных боевых действий партийные собрания, заседания партийных бюро, беседы проводились на аэродромах, там, где находился личный состав, в короткие промежутки между вылетами. В центре внимания были вопросы борьбы с врагом, воспитания любви к Родине и ненависти к оккупантам, стойкости и мужества в бою.

Важной частью партийно-политической работы являлась своевременная информация личного состава о положении на фронте, о событиях в стране и за рубежом. У летчиков не было возможности часто слушать радио, поэтому слово агитаторов приобретало особенно важное значение. В некоторых частях у радиоприемников круглосуточно дежурили люди, которые

записывали сводки Совинформбюро и другие важные сообщения. Политработники и агитаторы использовали эти записи в агитационно-пропагандистской работе.

Авиаторы постоянно чувствовали заботу Коммунистической партии, Советского правительства и всего народа. Это поднимало их морально-боевой дух, воодушевляло на самоотверженную борьбу с немецко-фашистскими захватчиками.

Враг остановлен

К середине июля 1941 г. советские войска остановили наступление немецко-фашистской армии "Норвегия", не дав ей продвинуться дальше чем на 25-30 км. Не удалось и финским соединениям добиться успеха в Карелии. Почти на всех направлениях они были отброшены за государственную границу. Важную роль в этом сыграла авиация 14-й и 7-й армий.

Но если в Заполярье и Карелии положение наших войск стабилизировалось, то южнее, на ленинградском направлении, в начале августа обстановка обострилась. В целях более удобного руководства боевыми действиями войск по решению Ставки Верховного Главнокомандования 23 августа 1941 г. Северный фронт был разделен на два фронта: Ленинградский и Карельский. Командующим войсками Карельского фронта был назначен генерал-лейтенант В. А. Фролов, членами Военного совета - корпусной комиссар А. С. Желтов и позднее дивизионный комиссар Г. Н. Куприянов - секретарь ЦК Коммунистической партии Карело-Финской ССР, начальником штаба - полковник, с ноября 1941 г. генерал-майор, Л. С. Сквирский.

По директиве Ставки были сформированы ВВС Ленинградского и Карельского фронтов. В состав ВВС Карельского фронта вошли ВВС 14-й и 7-й армий, а также 2-й и 3-й районы авиационного базирования. Командующим ВВС Карельского фронта был назначен генерал-майор авиации Т. Т. Хрюкин, военным комиссаром полковой комиссар Л. А. Чикурин, а со 2 ноября 1941 г. - бригадный комиссар Г. Г. Гурьянов. Штаб возглавил полковник И. М. Соколов.

Принимались меры и для усиления противовоздушной обороны Заполярья и Карелии.

Тем временем обстановка на Севере снова обострилась. Гитлеровское командование, стремясь захватить Полярный и Мурманск, срочно усиливало горнострелковый корпус свежими соединениями и частями, на северные аэродромы прибывали новые группы бомбардировщиков и истребителей.

8 сентября противник перешел в наступление. Сухопутные войска поддерживала авиация. В течение недели она силами 350 самолетов нанесла по нашим войскам 13 массированных ударов.

Наши Военно-Воздушные Силы, продолжая борьбу с воздушным противником, основные усилия перенесли на удары по наземным войскам врага, его огневым точкам на поле боя, подходящим резервам, коммуникациям и транспортам, базам, складам и другим объектам. На действия по наземным целям с августа и до конца года приходится 62 процента всех боевых вылетов ВВС Карельского фронта.

Напряжение боевой работы резко возросло. Экипажи бомбардировщиков совершали в день по 4-6 боевых вылетов, а истребители и того больше. С 9 по 29 сентября ВВС 14-й армии произвели более 1000 самолето-вылетов только на штурмовку войск противника.

При поддержке наземных войск на поле боя остро ощущался недостаток самолетов-бомбардировщиков. Их и перед войной было мало, а в ходе боев бомбардировочная авиация понесла большие потери. Каждый бомбардировщик был на счету. К тому же материальная часть устарела. Только в середине июля 137-й скоростной бомбардировочный авиаполк получил два пикирующих бомбардировщика Пе-2. Их использовали и для ведения разведки, и для бомбардировки противника, и для переучивания летного состава. Экипажи пикировщиков во главе с капитаном И. А. Дзюбенко и лейтенантом А. Т. Кулиновским подолгу находились в воздухе. Сначала противник принимал наши "пешки" за свои "Мессершмитты-110", тоже двухмоторные и двухкилевые самолеты, а потом устроил за ними настоящую охоту. Но Дзюбенко и Кулиновский продолжали наносить по врагу неожиданные и меткие удары.

26 августа они вылетели на бомбардировку моста вблизи Сальмиярви. Под сильным зенитным огнем Дзюбенко с высоты 2000 м ввел самолет в пикирование, штурман старший лейтенант И. А. Попов сбросил бомбы, которые упали в 15-20 м от моста. Кулиновский со штурманом старшим лейтенантом И. П. Куликом спикировал на деревянный барак, стоявший недалеко от моста. Тяжелая фугасная бомба угодила прямо в цель. По полученным данным, в бараке-складе было убито около 300 гитлеровцев, получавших в тот момент довольствие.

Имевшиеся самолеты-бомбардировщики СБ использовались главным образом для нанесения ударов по тыловым объектам противника мелкими группами. Это были очень рискованные рейды. Но советские авиаторы шли на риск и добивались успеха. Очень смело действовал старший лейтенант Василий Ильич Ивашкин, который много раз бомбил объекты в тылу врага. 4 сентября он во главе звена совершил налет на аэродром Алакуртти. При появлении советских самолетов зенитная

артиллерия открыла яростный огонь, фашистские истребители начали спешно взлетать. Но это не остановило коммуниста Ивашкина. На взлетную полосу посыпались бомбы. На контрольных фотоснимках отчетливо было видно четыре горящих самолета.

Для действий по наземным войскам противника широко использовалась истребительная авиация. На мурманском направлении особенно успешно воевала эскадрилья 145-го истребительного авиаполка под командованием капитана Л. А. Гальченко. Леонид Акимович, как всегда, лично водил своих летчиков в бой. Это был универсальный воздушный боец. Он штурмовал вражеские войска, вел воздушную разведку, отражал налеты неприятельской авиации на позиции наших войск и объекты.

13 сентября звено истребителей во главе с Л. А. Гальченко перехватило группу немецких бомбардировщиков. Три советских летчика - капитан Л. А. Гальченко, старший лейтенант Б. М. Кузьмин и лейтенант В. П. Миронов - сбили по одному "Юнкерсу-87". А через день пятерка истребителей под командованием Гальченко вела бой уже с тридцатью бомбардировщиками. Теперь уже четыре вражеские машины были повержены наземь.

В середине сентября противник двумя полками форсировал реку Западная Лица и, обойдя левый фланг 14-й стрелковой дивизии, перерезал дорогу Мурманск - Большая Западная Лица.

Снова эскадрилья Гальченко продемонстрировала пример бесстрашия и мастерства. Летчики делали по 5-7 боевых вылетов в день и нанесли врагу большой урон. При поддержке авиации наземные войска отбросили противника на западный берег реки Западная Лица. Командующий ВВС 14-й армии полковник И. Л. Туркель всему личному составу эскадрильи объявил благодарность.

До октября 1941 г. эскадрилья под руководством Гальченко совершила 860 самолето-вылетов. Летчики эскадрильи провели 76 воздушных боев и сбили 16 самолетов, из них 7 вражеских машин уничтожил Л. А. Гальченко.

Талантливым учеником Гальченко был командир звена лейтенант В. П. Миронов. Леонид Акимович брал его на самые ответственные боевые задания, и вскоре Виктор Миронов стал одним из лучших летчиков в полку. В сентябрьских боях на мурманском и Кандалакшском направлениях он много раз отражал налеты воздушного противника, наносил штурмовые удары по вражеским войскам, доставлял ценные сведения из разведки. Заметив противника, он сразу же устремлялся в атаку.

24 сентября он в паре с Гальченко вылетел на разведку. На одном из вражеских аэродромов летчики обнаружили фашистские самолеты. Немецкие зенитки открыли яростный огонь. Тогда Виктор Миронов спикировал на зенитки и метким огнем вывел их из строя. В это время капитан Гальченко расстреливал самолеты с черными крестами.

Весьма успешным был полет лейтенанта Миронова на разведку 27 сентября. В портах Петсамо и Лиинахамари он обнаружил выгрузку и движение неприятельских войск. Вместе с ведомым Виктор Миронов спикировал на противника и обстрелял его из пулеметов. Среди гитлеровцев началась паника то там, то здесь падали сраженные свинцом солдаты и офицеры. А главное нашему командованию были доставлены ценные разведданные.

6 июня 1942 г. Л. А. Гальченко и В. П. Миронову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Таким же отважным асом северного неба был командир звена 147-го истребительного авиаполка лейтенант В. И. Королев. При отражении налетов немецко-фашистской авиации на Мурманск и объекты Кировской железной дороги он сбил несколько самолетов. Но ему нередко приходилось выполнять и задачи штурмовика. Вылетев 30 августа во главе шестерки истребителей на боевое задание, лейтенант В. И. Королев увидел автоколонну врага из 40 автомашин. Колонна двигалась по дороге от Кайрала на Алакуртти. Советские летчики с ходу сбросили на колонну бомбы - несколько машин загорелось. Затем истребители перестроились в круг и, снижаясь почти до земли, стали расстреливать врага из пулеметов. Совершив по несколько атак, они вернулись на аэродром.

В сентябре лейтенант Королев во главе группы самолетов И-153 в течение двух недель поддерживал 88-ю стрелковую дивизию на кестеньгском направлении. Однажды с воздуха было обнаружено продвижение вражеских войск к линии фронта. Королев сразу же повел свою группу на штурмовку. Бомбами, реактивными снарядами и пулеметным огнем наши летчики уничтожили два танка и два повредили, разбили пять полевых орудий. Колонна мотопехоты была разгромлена.

В феврале 1943 г. Василию Ивановичу Королеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

Осенью 1941 г. к сухопутному фронту было приковано все внимание и авиации Северного флота. Морские летчики бомбили и штурмовали вражеские переправы, артиллерийские и минометные батареи, пулеметные точки и живую силу на участке фронта в районе губы Большая западная Лица, прикрывали

войска 14-й армии, в этих боях особенно отличился 72-й смешанный авиаполк, которым командовал Герой Советского Союза подполковник Г. П. Губанов. За образцовое выполнение боевых заданий командования 16 сентября 1941 г. полк был награжден орденом Красного Знамени. В этот же день командиру эскадрильи капитану Б. Ф. Сафонову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Благодаря поддержке авиации наступление противника на мурманском направлении 15 сентября было остановлено, а затем гитлеровцы были отброшены на исходные позиции. К 20 сентября наши части остановили наступление врага на Кандалакшском направлении. Военный совет 14-й армии объявил благодарность всему летно-техническому составу, принимавшему участие в боях. На мурманском и Кандалакшском направлениях фронт стабилизировался до осени 1944 г.

Но в воздухе продолжалась упорная борьба. Советские летчики наносили удары по позициям противника и прикрывали свои войска и тыловые объекты от налетов вражеской авиации.

Эскадрилья 147-го истребительного авиаполка 29 ноября штурмовала неприятельские позиции на мурманском направлении. Налет оказался удачным. Вернувшись на свой аэродром, летчики пошли на посадку. И в этот момент появились немецкие истребители. Несмотря на почти полный расход боеприпасов, советские летчики, находившиеся в воздухе, вступили в бой с врагом. Лейтенант П. А. Каиков сразился с двумя "Мессершмиттами-109". Вскоре один фашистский пилот обратился в бегство, а второй продолжал драться, стремясь прорваться к аэродрому. Хотя Каиков и экономил снаряды, стреляя короткими очередями, боеприпасы быстро кончились. И вот на высоте 150-200 м советский и фашистский истребители сошлись в лобовой атаке. Немецкий пилот знал, что русский летчик не свернет с курса, и с разворотом стал переходить на бреющий полет. Павел Каиков погнался за "мессершмиттом". Наконец машина с черными крестами рядом. Над самыми верхушками деревьев советский истребитель ударил винтом по хвостовому оперению "Мессершмитта-109", и тут же оба самолета врезались в землю.

Отважного летчика хоронил весь полк. На митинге его друзья поклялись еще сильнее бить ненавистного врага. 6 июня 1942 г. Павлу Александровичу Кайкову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Серьезное положение складывалось в полосе обороны 7-й армии. На ухтинском и реболъском направлениях советские войска остановили финнов. Но на петрозаводском и

приладожском направлениях наши части под натиском 6-го и 7-го финских армейских корпусов с боями отходили на восток.

В сдерживании натиска противника войскам 7-й армии большую помощь оказала авиация. Особенно успешно действовал 65-й штурмовой авиаполк, которым командовал Герой Советского Союза В. И. Белоусов. В полку служили замечательные воздушные бойцы - М. П. Краснолуцкий, М. В. Салов, В. И. Саломатин, П. Я. Самохин, ставшие впоследствии Героями Советского Союза.

Командир звена лейтенант В. И. Саломатин, летавший на штурмовике Ил-2, наводил ужас на фашистов. Там, где появлялись штурмовики, на земле оставались сожженные танки и автомашины, разбитые орудия и пулеметы, взлетали на воздух склады с боеприпасами и бензоцистерны с горючим, падали сраженные метким огнем солдаты и офицеры противника.

Так же воевали и летчики звена, которым командовал лейтенант П. Я. Самохин. 1 сентября он в составе шестерки "илов" штурмовал вражескую колонну, в которой насчитывалось до 60 грузовых и до 10 легковых автомашин. Несмотря на сильный зенитный огонь, советские летчики уничтожили свыше 15 машин. Каждый день от метких ударов Самохина горели вражеские танки, автомашины, повозки. 14 сентября он со звеном разрушил понтонный мост через реку Свирь в районе Лодейного Поля. За полгода войны лейтенант Самохин совершил 120 боевых вылетов, уничтожил много боевой техники и живой силы противника. 17 декабря 1Э42 г. он погиб смертью героя.

Финские войска рвались к столице Карело-Финской ССР городу Петрозаводск. У командования Карельского фронта не было резервов. В конце сентября 7-я армия была выведена из состава фронта и подчинена непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования. Командующим армией был назначен генерал армии К. А. Мерецков. Но удержать Петрозаводск не удалось. Финское командование ввело в бой новые части, и 2 октября 1941 г. наши войска оставили город.

Ожесточились бои и на медвежьегорском направлении. Чтобы усилить поддержку наших войск с воздуха, в конце октября 1941 г. на базе частей ВВС 7-й отдельной армии и вновь приданных полков из резерва была сформирована 103-я авиационная дивизия. Командиром дивизии назначили полковника И. Д. Удонина, военным комиссаром - батальонного комиссара Р. М. Емельянова. Дивизия обеспечивала южное крыло Карельского фронта.

Авиация противника продолжала совершать налеты на советские наземные войска и железнодорожные объекты. В схватках с неприятельскими самолетами мужественно и смело

действовал командир эскадрильи 152-го истребительного авиаполка 103-й авиадивизии старший лейтенант Н. Ф. Репников. Помогая пехоте, он почти не вылезал из кабины самолета. Вступая в бой, стремился прежде всего сбить ведущий самолет вражеской группы. Так было и 4 декабря. Во главе звена истребителей И-16 Николай Репников вылетел на разведку. Внимательно осматривая территорию противника, разведчики заметили на шоссейной дороге Медвежьегорск - Кяппесельга колонну вражеских войск. Летчики с ходу спикировали на фашистов и обстреляли их из пулеметов. Затем они штурмовали обоз противника. Возвращаясь на аэродром, старший лейтенант Н. Ф. Репников увидел, как из-за облаков вывалились семь "мессершмиттов". Они летели в направлении Беломорско-Балтийского канала, очевидно для штурмовки позиций наших обороняющихся войск. И хотя у советских летчиков горючее и боеприпасы были на исходе, они смело вступили в неравный бой. Репников первым пошел в лобовую атаку, увлекая за собой товарищей. Верный себе, он направил самолет на ведущего неприятельской группы. Расстояние между истребителями стремительно сокращалось. В последний момент нервы у фашиста не выдержали, он рванулся в сторону, но было уже поздно. Ударом винта по крылу Репников уничтожил "мессершмитт", но и сам погиб смертью героя. Боевой порядок противника расстроился. Мстя за командира, ведомые Репникова Басов и Иванов сбили по одному "мессершмитту". Фашистские пилоты, забыв о том, что их больше, чем советских истребителей, поспешили скрыться в облаках.

А на земле, по обе стороны фронта, за боем наблюдали сотни людей. Воздушный таран советского истребителя вызвал восхищение у наших воинов, поднял их боевой дух. А врагов это повергло в ужас: они не могли понять самоотверженности советского летчика, для них это был поступок фанатика.

Нет, советские летчики, совершившие таран, не были фанатиками. Они любили жизнь и шля на самопожертвование во имя победы, во имя жизни. Таким был и коммунист старший лейтенант Николай Федорович Репников. За первые пять месяцев войны он сбил пять вражеских самолетов, уничтожил много живой силы и техники противника во время штурмовых ударов. В феврале 1943 г. ему было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Основные силы ВВС 7-й отдельной армии в октябре вели боевые действия на тихвинском направлении, где немецко-фашистские войска развернули наступление, стремясь полностью замкнуть кольцо блокады вокруг Ленинграда и соединиться с

финнами на реке Свирь в районе Лодейного Поля.

Несмотря на героическое сопротивление советских войск, финнам удалось захватить Медвежьегорск. Враг был остановлен на берегу Беломорско-Балтийского канала, где оборона стабилизировалась. Со второй половины января 1942 г. на Карельском фронте наступило затишье.

В срыве плана гитлеровского командования захватить Кольский полуостров и Кировскую железную дорогу немалая заслуга принадлежит советским Военно-Воздушным Силам. Несмотря численное превосходство неприятельской авиации, наши ВВС оказывали сухопутным войскам существенную поддержку и вели эффективную борьбу с воздушными силами противника. За первое полугодие войны летчики Карельского фронта произвели 14447 боевых самолето-вылетов, в том числе 233 ночью.

Это требовало от летного состава большого напряжения, особенно в сентябре, когда на земле велись активные наступательные действия, а наш самолетный парк значительно уменьшился. С октября в связи с сокращением светлого времени, а затем и наступлением полярной ночи активность действий авиации обеих сторон снизилась.

Таким образом, противнику не удалось добиться победы ни на земле, ни в воздухе. За шесть месяцев войны летчики Карельского Фронта провели 250 воздушных боев и сбили 24 вражеских самолета. За это же время на аэродромах противника они уничтожили еще 37 самолетов. После таких потерь немецкие и финские пилоты стали уклоняться от боя с нашими истребителями, если не имели количественного превосходства в силах. Действия вражеской авиации были рассчитаны, как правило, на внезапность нападения с последующим быстрым уходом на свою территорию. Неоднократно отмечались случаи, когда группы бомбардировщиков, летевшие на Мурманск или Беломорск, уходили на запасную цель только потому, что над этими городами патрулировали звенья советских истребителей.

Потери ВВС Карельского фронта были ниже, чем у врага. Характерно, что 40 процентов всех наших потерь за первое полугодие войны приходится на ее первый месяц. Это объясняется тем, что в начале войны еще нечетко было налажено управление авиацией и взаимодействие авиационных частей и соединений ВВС Северного (Карельского) фронта и Северного флота. Но в ходе боев управление совершенствовалось, улучшалось взаимодействие между частями и соединениями фронта и флота, между бомбардировочной и истребительной авиацией.

Быстро росло боевое мастерство советских летчиков. Они отказались от шаблонных боевых порядков группы, в которых звенья истребителей состояли из трех самолетов, и переходили к звеньям четырехсамолетного состава. Наименьшей боевой единицей стала пара. Группы делились на ударную и прикрывающую. Плотные боевые порядки, сковывавшие маневр и затруднявшие осмотрительность в воздухе, уступили место разомкнутым боевым порядкам. Вырабатывались новые тактические приемы воздушного боя с учетом тактико-технических данных наших и неприятельских самолетов.

Авиаторы учились воевать не только в воздушном бою, но и на земле. Особенно серьезно относились к изучению боевого опыта в 145-м истребительном авиаполку. После каждого воздушного боя командиры разбирали действия летчиков, участвовавших в схватке, анализировали тактические приемы противника. 145-й полк авиаторы нередко называли "академией воздушного боя". В конце сентября, когда дни стали короче и напряжение в боевой работе несколько ослабло, в полку было проведено совещание летчиков по обмену боевым опытом. На совещании выступили командир полка майор Г. А. Рейфшнейдер, комиссар полка старший батальонный комиссар Ф. И. Рекин, летчики - мастера воздушного боя майор А. Е. Новожилов, лейтенанты И. В. Бочков, В. П. Миронов. Подобные совещания вскоре стали проводиться и в других полках ВВС Карельского фронта.

Успех в бою во многом зависел от мужества, героизма советских летчиков, от их настойчивости и упорства в схватке с врагом. Эти качества наиболее ярко проявились в том, что за шесть месяцев в небе Заполярья и Карелии было совершено около 10 огненных и воздушных таранов. Каждый воздушный бой, каждый вылет на боевое задание был проверкой морально-боевых качеств наших летчиков, и они выдержали этот экзамен.

Справился со своими задачами и инженерно-технический состав. Устаревшая материальная часть, отсутствие развитой ремонтной сети, недостаток авиаспециалистов-эксплуатационников, острый дефицит запасных частей - все это очень затрудняло подготовку, обслуживание и ремонт самолетов. Большая влажность воздуха и резкие колебания температуры вызывали быструю коррозию агрегатов и вынуждали авиаспециалистов чаще выполнять регламентные работы. Полеты с песчаных аэродромов приводили к преждевременному износу моторов, оружия и других агрегатов.

Нередко наши самолеты возвращались из полета с большими повреждениями. Инженерно-технический состав делал все

возможное, чтобы скорее ввести машины в строй. Но эта важная работа осложнялась недостатком средств полевого ремонта. Перед ремонтным отделом была поставлена задача в короткий срок создать ремонтную сеть и организовать быстрейшее восстановление материальной части. Вначале в ВВС Карельского фронта была лишь одна полевая авиамастерская, а в октябре 1941 г. в их состав вошли две стационарные авиамастерские.

Самолеты восстанавливались не только в мастерских, но и в поле. 13 июля 1941 г. самолет СБ 137-го скоростного бомбардировочного авиаполка, уходя на бреющем полете от преследования вражеских истребителей, зацепился за воду озера и затонул. Через несколько месяцев на восстановление машины, поднятой водолазами на берег, была послана группа технического состава во главе с техником Зибровым. Вскоре наступила зима. Ремонт приходилось продолжать в пургу и сильные морозы. Продовольствие кончилось, а доставлять его было почти невозможно, поэтому люди питались в основном олениной и рыбой. Несмотря на все трудности, самолет был введен в строй и отбуксирован на аэродром. С большим напряжением работал авиационный тыл. В батальонах аэродромного обслуживания не хватало спецмашин, а это затрудняло снабжение авиационных полков и соединений боевыми и материальными средствами. Нехватка запасных частей осложняла ремонт самолетов и удлиняла сроки ввода их в строй. Неукомплектованность частей тыла средствами связи, особенно радио, отражалась на оперативности и непрерывности руководства частями ВВС фронта. Но все же тыл в основном успешно обеспечивал боевые действия авиационных частей и соединений.

Важный вклад в общее дело борьбы с врагом на Севере внесли политработники. Благодаря большой, целеустремленной партийно-политической работе, проводимой командирами и политработниками, партийными и комсомольскими организациями, личный состав каждой авиационной части ВВС Карельского фронта сплотился в крепкий монолитный коллектив. Первые месяцы войны, несмотря на неблагоприятно сложившуюся для нас обстановку и понесенные потери, закалили авиаторов, сделали их опытными воздушными бойцами, готовыми сражаться с ненавистным врагом до полной победы.

Боевая мощь растет

К концу 1941 г. стратегическая инициатива на всем советско-германском фронте полностью перешла к советскому командованию. В декабре Красная Армия отбросила немецко-фашистские войска от Москвы, Волхова и Тихвина, очистила от врага Керченский полуостров.

В конце декабря Советское Верховное Главнокомандование приняло решение о переходе Красной Армии в общее наступление на всех решающих направлениях советско-германского фронта с целью разгрома главных группировок врага под Ленинградом, западнее Москвы и на юге страны.

Карельский фронт считался второстепенным. Однако Ставка возлагала и на него важные задачи, так как он вместе с Северным флотом обеспечивал северный фланг советско-германского фронта и прикрывал Мурманский порт и Кировскую железную дорогу, по которой осуществлялась связь Заполярья и Карелии со всей страной, а также Советского Союза с союзниками. Поэтому Ставка требовала любой ценой удержать Мурманск и Кировскую железную дорогу.

Гитлеровское командование не отказалось от идеи захвата Мурманска и Кировской железной дороги. Но оно не могло не учитывать того, что армия "Норвегия" обескровлена в летне-осенних боях. Фашистское командование надеялось на разгром Красной Армии на главном театре военных действий - на московском и донбасском направлениях. Наступление на Кировскую железную дорогу враг планировал осуществить зимой или весной 1942 г. Развернулась активная подготовка. Армия "Норвегия" в январе была преобразована в 20-ю горную армию. Ее части пополнились личным составом и боевой техникой.

Серьезное внимание враг уделял военно-воздушным силам. Встретив упорное противодействие со стороны советской авиации, противник вынужден был усилить свою истребительную авиацию. Кроме того, гитлеровское командование перебросило на Север авиационные части, специально подготовленные для действий на морских коммуникациях. Для выполнения дальней морской разведки в авиационную группировку на Севере была включена часть гидроавиации. Изменилось и базирование неприятельской авиации. На оккупированной части советской территории враг восстановил наши аэродромы и построил новые.

Но и советские Военно-Воздушные Силы в Заполярье и Карелии укреплялись. В части ВВС Карельского фронта и 7-й отдельной армии поступали новые отечественные самолеты: бомбардировщики Пе-2, истребители МиГ-3 и ЛаГГ-3, штурмовики Ил-2. В конце 1941 г. авиачасти фронта стали получать также самолеты иностранных марок типа "Томагаук", "Харрикейн", а в следующем году - "Кертис-52" и "Аэрокобра". Прием новой материальной части происходил в морском порту Архангельск.

К сожалению, союзники присылали нам не лучшую свою технику. Их машины по основным тактико-техническим данным

уступали как советским самолетам новых конструкций, так и немецким машинам.

Осваивать иностранные самолеты оказалось гораздо труднее, чем советские. Машины, прибывавшие в контейнерах, необходимо было собрать, отрегулировать, научиться на них летать и вести бой. Но все инструкции были отпечатаны на английском языке. И вот инженерный и технический состав без единого технического описания, полагаясь в основном на свой опыт и смекалку, принялся собирать новые, никому не известные машины. Работали днем и ночью. И самолеты были собраны.

Трудным делом оказалось и обслуживание иностранной техники. Людей не хватало. В некоторых авиационных полках механики имели на обслуживании по два-три самолета. Мало было запасных частей и инструмента. Отсутствие инструкций по обслуживанию самолетов, моторов, спецоборудования заставило инженерный состав ВВС Карельского фронта самим составлять пособия для изучения импортной материальной части. Военинженер 3 ранга П. А. Курач и воентехник 1 ранга Братусь составили полное описание спецоборудования самолета "Харрикейн" и правила его эксплуатации. Военинженер 2 ранга В. И. Андреев подготовил описание кислородного прибора. Такая работа проводилась и специалистами других авиационных служб. Авиаторам Карельского фронта первым в ВВС Красной Армии пришлось осваивать и ремонт импортных моторов и самолетов.

Еще труднее было летчикам. Даже первые полеты они совершали без инструкторов, не имея руководства по технике пилотирования. В последующем для обучения молодого летного состава некоторые самолеты переоборудовались под двухместные с двойным управлением. Но все трудности были преодолены. Уже в декабре 1941 г. наши летчики на импортных самолетах вылетали на боевое задание.

Без единой аварии и поломки переучился на самолетах "аэрокобра" летный состав 145-го истребительного авиаполка. За 20 дней в нем было выпущено в самостоятельный полет 22 летчика. В совершенстве овладел техникой пилотирования на этой машине командир эскадрильи капитан Павел Степанович Кутахов. Успеха добились и другие летчики. Приказом командующего ВВС Карельского фронта была объявлена благодарность командиру полка майору Г. А. Рейфшнейдеру, его заместителю по политчасти батальонному комиссару А. А. Бородай, командирам эскадрилий капитану П. С. Кутахову, капитану И. И. Павлову, майору А. Е. Новожилову, старшему инженеру полка майору П. П. Гольцеву, начальнику воздушно-артиллерийской службы военинженеру 2 ранга В. И. Болонину и

инженеру по электро-спецоборудованию старшему технику-лейтенанту Д. М. Горбунову.

Осваивая импортные самолеты, советские летчики научились учитывать их положительные и отрицательные качества.

Иностранные моторы были надежными, но очень чувствительными в полете к изменениям температурных режимов. В условиях Севера это требовало неослабного внимания. Малопригодными оказались они для эксплуатации на грунтовых аэродромах, особенно песчаных. Из-за попадания песка и пыли во внутренние полости мотора двигатели часто выходили из строя, что было весьма опасно, так как отказ происходил, как правило, на взлете.

Авиационные инженеры Карельского фронта разработали и изготовили пылезащитные устройства, после установки которых на самолете, главным образом на "харрикейне", отказы моторов и износ отдельных деталей поршневой группы прекратились.

Не удовлетворяло наших летчиков и вооружение. На импортных самолетах пушек не было, имелись только пулеметы. На "Харрикейне", например, вооружение состояло из 12 пулеметов "Браунинг" малого калибра. Несмотря на такое большое количество пулеметов, огонь их был малоэффективным, пули не пробивали даже тонкой брони. К тому же большой разнос пулеметов, установленных в плоскостях, снижал точность стрельбы.

Решено было перевооружить "Харрикейн". Вместо четырех пулеметов "Браунинг" установили в плоскостях два пулемета калибра 12,7 мм с боекомплектом по 100 патронов на каждый пулемет, а также по одному замку на каждой плоскости для подвески 50-килограммовых бомб. Вначале было переоборудовано девять самолетов. Боевые испытания дали хорошие результаты. На этих истребителях наши летчики сбили два "Юнкерса-88" и бомбометанием с пикирования уничтожили несколько орудий зенитной артиллерии противника. Перевооружались и другие импортные самолеты.

У нашего летного состава в то время почти не было опыта использования радиосвязи в полете, поэтому встала неотложная задача изучить радиооборудование и научиться грамотно им пользоваться. И летчики напряженно учились. Сначала радиосвязь применялась при выполнении аэродромных полетов. Со стартовых радиостанций, изготовленных силами личного состава спецслужб, командиры авиачастей руководили аэродромными полетами, действиями молодых летчиков во время взлета и посадки. Вскоре ни один полет не выполнялся без радиосвязи.

Одновременно с освоением новой материальной части и вводом в строй молодого летного состава военно-воздушныё силы Карельского фронта выполняли и боевые задачи: патрулировали над портом и городом Мурманск, дежурили на аэродромах, прикрывали Кировскую железную дорогу, район никелевых рудников, вели воздушную разведку. Кроме того, во взаимодействии с ВВС Северного флота ВВС Карельского фронта обеспечивали безопасность прохождения в Баренцевом море и Кольском заливе караванов судов союзников.

С конца 1941 г. активность вражеской авиации снизилась. Но борьба в воздухе не прекратилась. Командование нацеливало авиаторов на завоевание господства в воздухе. На первый план выдвинулась задача воспитания у летного состава неустанной боевой активности, стремления к повышению эффективности каждого боевого вылета. С этой целью применялись самые разнообразные формы и методы партийно-политической работы.

В декабре 1941 г. большая группа летчиков и техников 1-й смешанной авиадивизии за боевые заслуги была награждена орденами. После вручения наград отважные воздушные бойцы обратились с письмом ко всему летному и техническому составу Карельского фронта, в котором призывали бить врага до полного уничтожения.

Эффективность боевых вылетов в большой степени зависела от мастерства летных экипажей. Командиры и политработники, партийные и комсомольские организации этому вопросу Уделяли первостепенное внимание. Для обмена боевым опытом 7 февраля 1942 г. в 1-й смешанной авиадивизии было проведено совещание летчиков-истребителей и штурмовиков. По приглашению командира дивизии полковника М. М. Головни на совещание от ВВС Северного флота прибыл командир 78-го истребительного авиаполка Герой Советского Союза майор Б. Ф. Сафонов.

Для пропаганды фронтового опыта, боевых подвигов авиаторов широко использовалась армейская печать, стенные газеты, листки-"молнии", встречи бывалых воздушных бойцов с молодыми летчиками, техниками и механиками.

Высокий морально-боевой дух воздушных защитников Севера, боевой опыт, накопленный за первое полугодие войны, помогали успешно бороться с авиацией противника.

23 января четверка истребителей 145-го истребительного авиаполка под командованием капитана П. С. Кутахова вступила в бой с таким же количеством "Мессершмиттов-110", пытавшихся нанести удар по железнодорожному составу, стоявшему на станции Лоухи. Советские летчики не только не дали врагу бомбить объект, но и сбили два самолета, не потеряв ни одной

своей машины.

Следующий день летчиков этого полка оказался еще более напряженным. В районе станции Боярская шестерка истребителей ЛаГГ-3, пилотируемых майором А. Е. Новожиловым, капитаном А. Г. Никитиным, старшими лейтенантами К. Ф. Фомченковым, Б. М. Кузьминым, В. Н. Любушкиным и В. Т. Коваленко, встретила в воздухе четыре истребителя Ме-110. Наши летчики сразу же атаковали их. В разгар боя на помощь врагу подошло еще семь "Мессершмиттов-109". Теперь соотношение сил изменилось в пользу противника. Но советские истребители не вышли из боя. В течение 35 минут они отбивали атаки фашистов и сами наносили меткие удары. То там, то здесь небо прочерчивали черные полосы дыма: вниз падали горящие самолеты. Четыре "мессершмитта" были сбиты, а остальных наши летчики не допустили к железнодорожным объектам. Но в этом бою погибли старшие лейтенанты Б. М. Кузьмин, В. Н. Любушкин и В. Т. Коваленко.

В тот же день заместитель командира эскадрильи 65-го штурмового авиаполка старший лейтенант В. А. Книжник совершил воздушный таран. Во время штурмовки позиций противника на переднем крае на наши самолеты И-153 напали финские истребители типа "Брустер". Отражая атаку на самолет ведущего, коммунист Книжник на встречном курсе ударил плоскостью своего самолета по вражеской машине. Боевой товарищ был спасен, а враг повержен наземь. И хотя наша "чайка" и получила значительные повреждения, старший лейтенант В. А. Книжник сумел долететь на ней до аэродрома и произвести благополучно посадку. За этот подвиг отважный летчик был награжден орденом Ленина.

Самоотверженно сражались с врагом и другие летчики этого полка: Герой Советского Союза М. П. Краснолуцкий, В. П. Горюн, В. И. Са-ломатин, П. Я. Самохин. Личный состав полка во главе с командиром Героем Советского Союза подполковником В. И. Белоусовым представлял собой крепко спаянный боевой коллектив, Душой которого были коммунисты. Партийная организация полка постоянно пополнялась лучшими летчиками и техниками. За восемь трудных месяцев войны в члены и кандидаты БКП(б) было принято 38 человек. С начала войны и до марта 1942 г. полк уничтожил 25 танков, 683 автомашины, 13 самолетов, до 3 полков пехоты врага. За проявленную отвагу в боях с немецко-фашистскими захватчиками, стойкость, мужество, героизм и организованность летчиков, техников, авиаспециалистов полк в начале марта 1942 г. был преобразован в 17-й гвардейский штурмовой авиационный полк.

Через месяц, 4 апреля, этой высокой чести удостоились также

145-й и 147-й истребительные авиаполки, которые были преобразованы в 19-й и 20-й гвардейские истребительные авиационные полки.

Весной 1942 г. военные действия в Заполярье и Карелии активизировались. Директивой Ставки Верховного Главнокомандования от 27 марта командующему Карельским фронтом приказывалось подготовить и провести наступательные операции на мурманском, Кандалакшском и кестеньгском направлениях "с целью усиления обороны порта Мурманск, Мурманской и 0бозерской железных дорог".

Карельский фронт усиливался личным составом и вооружением. Для улучшения управления войсками оперативные группы ликвидировались, вместо них формировались армии, а в них создавались военно-воздушные силы. Кроме существовавших ВВС 14-й армии в марте - апреле 1942 г. были сформированы ВВС 32, 19 и 26-й армий. В ВВС 32-й армии командующим был назначен полковник Г. А. Шанин, военным комиссаром - старший батальонный комиссар Р. М. Емельянов; в ВВС 19-й армии командующим - полковник И. Д. Удонин, военным комиссаром старший батальонный комиссар Я. А. Самохин; в ВВС 26-й армии командующим полковник М. М. Головня, военным комиссаром - батальонный комиссар Ф. И. Рекин. Кроме частей, входивших в состав ВВС армий, имелась фронтовая авиация, подчинявшаяся непосредственно командующему военно-воздушными силами Карельского фронта. На 1 апреля в ВВС фронта было 342 самолета. Военно-воздушные силы 7-й отдельной армии насчитывали 67 самолетов. Усиливались и ВВС Северного флота. К концу 1941 г. в строю находилось 132 самолета, на 22 июня 1942 г. - 180, а в конце 1942 г. - около 300. На флоте была сформирована 2-я авиационная группа, в которую вошли полярная авиация Главсевморпути и четыре авиационных полка. Летом в оперативное подчинение командующего Северным флотом прибыла Особая морская авиагруппа Резерва Главного Командования в составе семи полков. Группой командовал генерал-майор авиации Н. Т. Петрухин.

Серьезное внимание уделялось противовоздушной обороне объектов советского Заполярья и Карелии. В январе 1942 г. из имевшихся и вновь прибывших частей был образован Мурманский дивизионный район ПВО, командующим которого назначили полковника Ф. А. Иванова. В марте этого же года была сформирована 122-я истребительная авиадивизия ПВО. Оперативно она подчинялась командующему Мурманским дивизионным районом ПВО. Командиром дивизии назначили полковника А. И. Швецова, военным комиссаром - полкового

комиссара М. Н. Смирнова. В задачу дивизии входила противовоздушная оборона Мурманска и Кировской железной дороги на участках Мурманск - Тайбола, Боярская - Беломорск.

Военно-воздушные силы неизменно участвовали во всех частных операциях наших наземных войск. Авиационные части вели разведку в интересах командования армий и фронта, прикрывали перегруппировки войск, поддерживали сухопутные соединения непосредственно на поле боя, отражали налеты авиации противника на боевые порядки наших частей и соединений. В то же время советская авиация наносила самостоятельные удары по вражеским войскам и объектам.

Чтобы парализовать деятельность неприятельской авиации, ВВС Карельского фронта весной 1942 г. провели ряд ударов по уничтожению авиации противника на аэродромах.

В результате нескольких последовательных ударов по вражеским аэродромам наши летчики уничтожили и повредили около 50 самолетов.

В налете на один из фашистских аэродромов участвовало 14 бомбардировщиков Пе-2 и СБ, 12 истребителей "Харрикейн" и ЛаГГ-3. При подходе к цели на семерку пикировщиков 137-го бомбардировочного авиаполка напало 15 вражеских истребителей. Наши истребители прикрытия завязали с ними бой. Но "мессершмиттам" все же удалось прорваться к бомбардировщикам. Особенно тяжело пришлось замыкающей тройке майора В. И. Ивашкина. Но опытный ведущий звена умело маневрировал, давая возможность штурманам и воздушным стрелкам вести прицельный огонь по врагу. Так под атаками фашистских истребителей они подошли к аэродрому. Командир всей группы майор В. В. Котов дал команду летчикам разомкнуться и первым ввел самолет в пикирование. За ним последовали остальные. На земле запылало четыре вражеских самолета. Атаки "мессершмиттов" продолжались и на обратном маршруте. Но они дорого обошлись врагу, который потерял в воздушном бою 7 самолетов.

Большую работу накануне наступательных операций 1942 г. провели воздушные разведчики. Им удалось сфотографировать оборонительную полосу противника на участке вдоль реки Западная Лица, своевременно вскрыть сосредоточение оперативных резервов, по которым наша авиация нанесла бомбардировочно-штурмовые удары. Враг понес значительные потери.

В ходе наступательной операции 14-й армии, продолжавшейся с 29 апреля по 13 мая 1942 г., военно-воздушные силы армии наносили бомбардировочные и штурмовые удары по

огневым позициям противника на переднем крае перед фронтом 10-й гвардейской стрелковой дивизии, содействуя продвижению ударной группы армии. За время операции было произведено 664 самолето-вылета. В то же время летчики 20-го гвардейского, 197-го и 760-го истребительных авиаполков прикрывали ударную группировку армии от ударов вражеской авиации.

Самоотверженно сражались с противником и североморские летчики. Утром 29 апреля четверка истребителей 78-го авиационного полка вступила в бой с семью немецкими истребителями и три из них сбила. Победы одержали Н. А. Бокий, С. Г. Курзенков и П. И. Орлов. Другое звено этого же полка во главе со старшим лейтенантом П. Г. Сгибневым одержало победу над шестью "Мессершмиттами-109". Один самолет сбил Сгибнев. Все эти летчики впоследствии стали Героями Советского Союза. На кестеньгском направлении ВВС 26-й армии, обеспечивая наступление сухопутных соединений, совершили 1330 самолето-вылетов. Отважно сражался здесь командир звена 760-го истребительного авиаполка старший лейтенант В. И. Крупский, часто летавший на штурмовку вражеских войск. В конце зимы 1942 г. он сжег два танка, пять автомашин с боеприпасами, уничтожил много гитлеровских солдат и офицеров.

Но хотя противнику и был нанесен значительный урон в живой силе и технике, наступление войск Карельского фронта по ряду причин не достигло ожидаемого успеха. Активные действия наземных войск в Заполярье и Карелии прекратились.

Немецко-фашистское командование основные усилия своей авиации направило на срыв работы Мурманского порта и Кировской железной дороги. Но то на одном, то на другом участке Карельского фронта возникали бои местного значения. В них принимала участие и авиация. С улучшением погоды усилились налеты авиации противника на советские войска и объекты. В воздухе нередко разгорались упорные бои.

Тройка самолетов 760-го истребительного авиаполка 16 мая 1942 г. прикрывала наземные войска. Ведущий звена старший лейтенант А. И. Николаенков увидел, что к линии фронта приближаются семь бомбардировщиков Ю-87 и четыре истребителя Ме-109. Учитывая, что враг почти вчетверо превосходит советскую группу, Николаенков решил использовать фактор внезапности. Он увел свое звено в сторону солнца и уже оттуда напал на бомбардировщиков. С первой же атаки два "юнкерса" загорелись. Остальные бомбардировщики, бросая беспорядочно бомбы на свои войска, поспешно повернули назад. Преследуя их, наши летчики сбили еще один "юнкерс". И только тогда всем звеном вступили в бой с "мессершмиттами", атаки

которых становились все настойчивее. Но врагу не удалось добиться успеха - все наши самолеты без единой пробоины вернулись на свой аэродром.

Вражеская авиация теряла самолеты не только в воздушных боях, но и на земле. 10 августа группа самолетов Ил-2 17-го гвардейского штурмового авиаполка, ведомая заместителем командира эскадрильи старшим лейтенантом А. И. Конским, вылетела на штурмовку фашистского аэродрома. Накануне наши летчики уже штурмовали его, поэтому противник оказался начеку и встретил советские самолеты плотной стеной заградительного огня. Конский первым пробился к цели и сбросил бомбы на самолетные стоянки. Так же поступили и ведомые. Уже пылало несколько фашистских машин, когда штурмовики развернулись на второй заход. И тут в самолет Конского попал зенитный снаряд. Из мотора стало выбиваться пламя, винт остановился. До линии фронта не дотянуть. И коммунист Алексей Иванович Конский поступил так же, как Николай Гастелло. Лейтенант Н. Н. Полушкин, летевший рядом с Конским, видел, как тот оглянулся, как бы прощаясь с товарищами, и затем направил свою машину на одну из ниш, в которой стоял немецкий самолет.

Планируя боевые действия в Заполярье на вторую половину 1942 г., гитлеровское командование прежде всего ставило цель захватить Кировскую железную дорогу. В директиве немецкого верховного главнокомандования № 44 от 21 июля 1942 г. говорилось, что для перерыва линии снабжения, соединяющей "Советский Союз с англо-саксонскими державами... 20-я горная армия по своей инициативе и во взаимодействии с 5-м воздушным флотом готовит на осень этого года наступление с целью захвата Мурманской железной дороги в районе Кандалакши...". Эта операция получила условное наименование "Ловля лососей". Одновременно с наступлением на Кандалакшском направлении планировалось наступление финских войск из района Медвежьегорска на Беломорск. Операцию предполагалось начать после того, как немецкие и финские войска овладеют Ленинградом, судьба которого, по мнению германского верховного главнокомандования, будет решена в сентябре.

Но фашисты просчитались и на этот раз. В августе южнее Ладожского озера началась наступательная операция войск Ленинградского и Волховского фронтов. Немецко-фашистские войска понесли большие потери. Вслед за разгромом ударной группировки противника под Ленинградом последовала катастрофа на Волге. Вследствие этого наступление немецких и финских войск на Кандалакшу и Беломорск было отложено на

неопределенное время. Обе операции так и не были осуществлены.

После разгрома врага под Курском руководство Финляндии потеряло веру в Гитлера. Теперь оно поставило перед своими войсками задачу упорно удерживать занимаемые рубежи. Гитлеровское руководство в связи с неблагоприятной для себя обстановкой на советско-германском фронте также отказалось от наступательных действий на Севере, приказав войскам 20-й горной армии укреплять оборону. На оперативных направлениях велись бои местного значения, не влиявшие на общее положение на Карельском фронте.

Но несмотря на стабилизацию фронта, в воз-Духе упорная борьба не прекратилась. Авиация 5-го немецкого воздушного флота все свои силы направила на дезорганизацию работы Мурманского порта и Кировской железной дороги.

В силу географических условий и общей военной обстановки на советско-германском фронте северные порты и Кировская железная дорога в годы Великой Отечественной войны приобрели важное стратегическое значение. В Мурманск и Архангельск приходили через Атлантику караваны судов наших союзников. Далее грузы переправлялись по Кировской железной дороге в различные районы Советского Союза. По этой же коммуникации главным образом шло обеспечение войск Карельского фронта и Северного флота.

Воздушные операции противника по нарушению работы этой коммуникации слагались из разведки конвоев в Норвежском и Баренцевом морях, нанесения бомбардировочных ударов по морским караванам до подхода к Мурманску и Архангельску, бомбардировки разгружающихся судов, действий по срыву перевозок по Кировской железной дороге.

В первую очередь гитлеровское командование решило вывести из строя Мурманский порт. Начиная с весны 1942 г. авиация противника стала совершать на него все более массированные налеты. Удары наносились не только по порту, но и по жилым кварталам. Командующий 5-м воздушным флотом генерал Штумпф, зная, что город состоит в основном из деревянных построек, приказал своим пилотам сжечь его зажигательными бомбами.

При выборе тактики налетов на город противник не мог не учитывать того, что район Мурманска имел хорошо организованную систему постов ВНОС, исключавшую внезапный выход самолетов на объекты, что подходы с моря прикрыты сильным огнем зенитной артиллерии кораблей Северного флота. Поэтому неприятельская авиация в основном стремилась

прорываться к Мурманску с запада по прямому маршруту, тем более что расстояние от линии фронта до города составляло лишь 50-55 км, то есть 7-10 минут полета. На запад же фашисты и уходили после нанесения бомбардировочного удара.

Защита с воздуха Мурманска и Архангельска, Кировской железной дороги и союзнических конвоев стала важнейшей задачей советской авиации на Севере. ВВС Карельского фронта, привлекавшиеся к обеспечению проводки караванов судов в Баренцевом море, в основном наносили бомбардировочно-штурмовые удары по вражеским аэродромам, ослабляя авиационную группировку противника и не давая ему возможности поднимать свои самолеты для действий по конвоям в море и по Мурманску, а также непосредственно прикрывали город и Кировскую железную дорогу.

Особенно ожесточенные воздушные бои разгорелись на подступах к Мурманску. Мужественно охраняли город летчики 19-го и 20-го гвардейских истребительных авиаполков. Пример показывали коммунисты. Вступая в партию, летчики давали клятву сражаться с врагом еще Упорнее, не жалея ни сил, ни самой жизни.

Так было и 8 апреля. В партию принимали Командира звена лейтенанта А. С. Хлобыстова. В этот день он уже дважды вылетал на боевое задание и, еще разгоряченный недавним сражением, рассказывал партийной комиссии, которая заседала на аэродроме, свою биографию.

В первые месяцы войны Алексей Хлобыстов защищал Ленинград, за что был награжден орденом Красного Знамени. В январе 1942 г. прибыл в 147-й истребительный авиаполк, где показал себя мастером воздушного боя. Теперь Алексей Степанович давал клятву еще сильнее бить ненавистного врага. Члены партийной комиссии единогласно проголосовали за прием отважного летчика в Коммунистическую партию.

И тут поступила команда на взлет. Посты ВНОС обнаружили в воздухе большую группу самолетов, летевших в направлении на Мурманск. На их отражение была поднята шестерка истребителей под командованием командира эскадрильи капитана А. П. Позднякова. Советские истребители перехватили 28 немецких самолетов. В районе поселка Рестикент разгорелся неравный упорный бой. В первой же атаке капитан А. П. Поздняков, прикрываемый лейтенантом И. Д. Фатеевым, сбил "мессершмитт". Но тут на самолет Фатеева напал вражеский истребитель. На помощь товарищу немедленно пришли М. Е. Бычков и В. Р. Семеньков. Спасаясь от их пулеметного огня, фашист отвалил в сторону и оказался совсем рядом с самолетом Алексея

Хлобыстова. На прицеливание не было времени. Оставался один прием - таран. И молодой коммунист правой плоскостью самолета ударил по хвостовому оперению фашистской машины. Вражеский истребитель, потеряв управление, рухнул вниз. Советский самолет получил повреждения, но Хлобыстов не вышел из боя.

Враг продолжал рваться на восток. Теперь главной задачей наших летчиков было не допустить к объекту бомбардировщики. Поэтому наши летчики и обрушили на них атаки. Фашистские пилоты вынуждены были побросать бомбы на скалы и уходить со снижением на свою территорию. Преследуя их, Поздняков, Хлобыстов и Фатеев подожгли один "юнкерс". Неожиданно из-за облаков на наших истребителей напали с передней полусферы "мессершмитты". Капитан Поздняков повел своих летчиков в лобовую атаку, чтобы расколоть вражеский строй и уничтожить ведущего. Обе группы истребителей стремительно сближались. Советские летчики не сворачивали, фашистские пилоты тоже не меняли курса. И когда головные машины были уже рядом, враг не выдержал и попытался отвернуть в сторону. Но было поздно. От лобового тарана "мессершмитт" разлетелся На куски. Поздняков погиб смертью героя.

Враг был ошеломлен. Однако немецких самолетов было много, и бой разгорелся с новой силой. Лейтенанта Хлобыстова с разных сторон атаковали два истребителя, пытаясь зажать советский самолет в клещи. Положение становилось критическим. Но и из этой ситуации коммунист вышел победителем. "За Родину, иду на таран!" - крикнул он по радио и направил самолет на врага. Последовал удар той же правой плоскостью, которой он таранил первый истребитель. "Мессершмитт" был уничтожен. Три тарана в одном бою! Это окончательно деморализовало противника. Фашистские пилоты поспешили выйти из боя и скрылись за линией фронта. А лейтенант А. С. Хлобыстов на поврежденном, едва управляемом самолете под прикрытием товарищей дотянул до своего аэродрома и благополучно произвел посадку.

Через месяц, 14 мая, лейтенант А. С. Хлобыстов при отражении налета воздушного противника на Мурманск совершил третий воздушный таран. Раненный, на охваченном пламенем самолете, он соколиным ударом уничтожил вражеский истребитель, а сам спасся на парашюте. Еще много раз участвовал в воздушных боях с врагом коммунист Хлобыстов. Он погиб 13 декабря 1943 г. К этому времени на его боевом счету было более 20 сбитых вражеских самолетов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 июня 1942 г. Алексею Степановичу Хлобыстову

было присвоено звание Героя Советского Союза. Этим же указом звание Героя Советского Союза было присвоено посмертно капитану Алексею Павловичу Позднякову.

Противник не ограничивался лишь налетами на Мурманск. Его авиация стремилась наносить удары также по караванам судов в Баренцевом море и Кольском заливе и по Кировской железной дороге. 21 мая 1942 г. бомбардировщики Ю-88 совершили налет на станцию Оленья, где стоял железнодорожный состав с вооружением. На перехват вылетело звено 19-го гвардейского истребительного авиаполка, ведомое капитаном И. В. Бочковым. Советские летчики атаковали "юнкерсов" и двух сбили. Одного бомбардировщика уничтожил лично Бочков.

26 мая 6 истребителей во главе с капитаном П. С. Кутаховым перехватили в районе станции Кица 12 "Мессершмиттов-110" и 8 "Мессерш-миттов-109", пытавшихся бомбить наш поезд. Неожиданным маневром, выполненным по команде Кутахова, строй вражеских самолетов был разбит, один "Мессершмитт-110" запылал. И тут в воздухе завертелась настоящая карусель, продолжавшаяся 45 минут. Советские летчики - капитаны П. С. Кутахов, В. С. Мироненко, К. Ф. Фомченков, лейтенант Е. А. Кривошеев и младший лейтенант И. И. Ибрагимов сбили 4 "мессершмитта". К железной дороге ни один вражеский самолет не был допущен. Наша группа вернулась без потерь. Огромного напряжения сил требовало обеспечение проводки каждого союзнического конвоя. Поэтому на помощь авиации Северного флота, для которой эта задача являлась главной, привлекались ВВС Карельского фронта. Приказом Народного комиссара обороны от 21 мая 1942 г. ВВС 14-й армии на период с 23 по 29 мая были переданы в оперативное подчинение командующему ВВС Северного флота генерал-майору авиации А. А. Кузнецову.

Чтобы помешать вражеской авиации действовать против союзнических караванов в море, ВВС фронта нанесли ряд последовательных ударов по неприятельским аэродромам. А при подходе караванов к Кольскому заливу и при разгрузке транспортов над ними постоянно патрулировали краснозвездные истребители. Обеспечивая безопасность союзнических караванов, ВВС 14-й армии произвели 526 самолето-вылетов.

Для нанесения ударов по аэродромам и портам в Северной Норвегии и Финляндии, блокирования их во время прохождения союзнических караванов привлекалась также авиация дальнего действия.

В июне 1942 г. немецко-фашистская авиация особенно усилила удары по Мурманску. 12 июня она произвела шесть налетов на город, в которых участвовало до 120 самолетов. 18

июня на Мурманск было сброшено около 12 000 зажигательных бомб. В этот день враг сжег и разрушил до 800 жилых домов, несколько школ, больниц и других общественных зданий. Лишь благодаря мужеству и героическим усилиям личного состава воинских частей, бойцов МПВО и населения удалось к вечеру ликвидировать пожары.

Нападения вражеской авиации на Мурманск отражали и истребительная авиация, и зенитная артиллерия. Из 1440 фашистских самолетов, участвовавших в июньских налетах, к городу прорвалось 250. При этом враг понес большие потери. Только летчики 122-й истребительной авиадивизии ПВО в июне провели 40 воздушных боев и уничтожили 28 самолетов. Дивизия при этом потеряла 14 машин.

Патрулируя 1 июня в районе Мурманска, звено 768-го истребительного авиаполка во главе со старшим политруком А. В. Борисовым заметило восемь "Юнкерсов-87" и четыре "Мессершмитта-110", которые шли на высоте 2000 м курсом на город. Борисов повел летчиков навстречу врагу и с дистанции 800 м выпустил по неприятельским самолетам залпом четыре реактивных снаряда. Один "юнкере" сразу же был сбит. Остальные, бросая бомбы, стали спешно разворачиваться назад. В схватку вступили "мессершмитты". Отражая их атаки, старший политрук А. В. Борисов и старшина И. Е. Иванов сбили еще один самолет. После этого фашистские истребители с пикированием вышли из боя и скрылись за линией фронта.

Так же решительно действовала 13 июня и четверка истребителей этого же полка, ведомая капитаном М. Г. Шмыриным. Во время патрулирования над Мурманском наше звено встретило на высоте 4000 м семь бомбардировщиков Ю-88. Шмырин с первой же атаки дал залп реактивными снарядами. Хотя эресы и прошли мимо цели, враг уже не посмел продолжать полет к городу, а стал на пикировании удирать. Советские истребители, разойдясь парами, сверху спереди атаковали двух бомбардировщиков. Загоревшись, оба "юнкерса" врезались в землю. Массированные налеты на Мурманск и железнодорожные объекты враг пытался совершить и 15 июня. Западнее города шестерка самолетов "аэрокобра" 19-го гвардейского истребительного авиаполка, пилотируемых капитанами И. В. Бочковым, К. Ф. Фомченковым, старшими лейтенантами И. Д. Гайдаенко, Н. П. Губиным, лейтенантом Е. А. Кривошеевым и младшим лейтенантом И. И. Ибрагимовым, перехватили шесть неприятельских бомбардировщиков и шестнадцать истребителей. Командир группы капитан Бочков передал по радио: "Внимание, атака! Иду на ведущего!" - и повел группу на врага. После первой

же атаки строй немецких самолетов рассыпался. Капитан Бочков, круто развернувшись, меткой пулеметной очередью поджег "Мессершмитт-110". Успешно атаковали вражеские самолеты и другие наши летчики. Теперь в воздухе со всех сторон раздавался треск пулеметов, ревущий гул нескольких десятков моторов. Вихрем проносились краснозвездные истребители и машины с черными крестами. Этот огненный вихрь из района Ура-Губа за 45 минут боя переместился в район Мурмаши, Юркино. А на земле по всему пути то там, то здесь догорали "мессершмитты". В этом сражении отважная шестерка сбила 9 фашистских самолетов. Фомченков и Кривошеев сбили по два самолета, по одному истребителю уничтожили Бочков, Гайдаенко и Ибрагимов. Один бомбардировщик Ю-88 и один истребитель Ме-110 были сбиты группой.

Действиями советских асов умело руководил замечательный воздушный боец, тактически грамотный летчик-командир капитан И. В. Бочков. Он участвовал во многих воздушных сражениях и каждый раз выходил из них победителем. Но 4 апреля 1943 г. фашистский истребитель неожиданно атаковал Бочкова и сбил его. Гибель летчика глубоко переживал весь полк. 1 мая 1943 г. Ивану Васильевичу Бочкову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

С большим уважением и теплотой вспоминают о нем однополчане. П. С. Кутахов, ныне Главный маршал авиации, пишет: "Не было у нас в полку бойца отважнее и искуснее Ивана Бочкова. 43 воздушных боя с немцами, 40 сбитых самолетов противника на его счету. Мы Любили Ивана Бочкова за отвагу, за то, что он Никогда не бросал товарища в беде".

В этот же день противник предпринял крупные налеты на объекты Кировской железной дороги. Семнадцать бомбардировщиков Ю-88 и один До-215 под прикрытием пяти истребителей Ме-109 пытались разбомбить железнодорожный мост у станции Кемь, чтобы на длительное время сорвать перевозки по железной дороге. На отражение воздушного противника было поднято семь истребителей. Завязался бой. Несмотря на превосходящие силы противника, наши летчики добились блестящей победы, сбив восемь вражеских самолетов. Из них два лично и один в группе уничтожил командир звена 760-го истребительного авиаполка старший лейтенант Александр Игнатьевич Николаенков. В августе 1943 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

20 июня 1942 г. стало для 19-го гвардейского истребительного авиаполка большим праздником. Член Военного совета Карельского фронта корпусной комиссар А. С. Желтов

вручал полку гвардейское Знамя. Через день такое же торжественное событие переживал и 20-й гвардейский истребительный авиаполк.

Весь личный состав полка был построен на аэродроме у самолетов. В строю стояли и опытные летчики, и молодые, недавно пришедшие в полк, авиаторы. И те и другие были взволнованы. Ветеранам вспоминались трудные бои. Каждый мысленно подводил итоги совершенному им за время участия в войне: сколько сделал боевых вылетов, сколько сбил вражеских самолетов, уничтожил гитлеровцев, сжег танков, автомашин, артиллерийских орудий. В памяти оживали и те, кто не дожил до этой торжественной минуты. Они тоже незримо стояли в строю.

Когда командир полка принял знамя и, преклонив колено, поцеловал край бархатного полотнища с изображением В. И. Ленина, коленопреклоненный строй произнес священную клятву гвардейцев. Глухим эхом разносились по аэродрому слова: "Пока в груди бьется сердце, пока в жилах течет кровь, истреблять фашистских зверей, не зная страха, не ведая жалости, презирая смерть".

Так авиаторы и сражались. Среди других выделялся своим мастерством, творческим, новаторским подходом к каждому воздушному бою командир эскадрильи 19-го гвардейского истребительного авиаполка майор П. С. Кутахов. Характерным в его действиях было то, что он стремился прежде всего обеспечить общую победу, а не только увеличить свой боевой счет.

Вот некоторые воздушные бои. 22 июня 1942 г. эскадрилья под командованием Кутахова отражала налет на Мурманск 30 самолетов противника. В этом бою советские летчики сбили два "Мессершмитта-110" и один "Мессерш-митт-109ф". Группа Кутахова вернулась без потерь. 28 июня девять истребителей, ведомые П. С. Кутаховым, поднялись в воздух, чтобы перехватить немецкие самолеты, идущие бомбить Туломскую ГЭС. Количественное превосходство было на стороне врага: против наших Девяти истребителей дрались восемь "Мессершмиттов-110" и три "Мессершмитта-109ф". И вновь победу одержали кутаховцы, сбившие три самолета, и Павел Степанович без потерь Привел эскадрилью на аэродром. Много раз он водил летчиков в бой и каждый раз возвращался с победой.

Командир 19-го гвардейского истребительного авиаполка А. Е. Новожилов, ныне полковник запаса, вспоминает: "Самой яркой и колоритной фигурой в полку был летчик Павел Кутахов. Худощавый, высокого роста, с живым выразительным лицом и широкими энергичными жестами... В короткие минуты отдыха он буквально заряжал товарищей бодростью и юмором, а в бою

служил примером стойкости, мужества и летного мастерства. Он отлично владел техникой пилотирования, умел использовать в бою малейшие благоприятные условия и выходил победителем из сложнейших положений". Командующий 7-й воздушной армией генерал И. М. Соколов, подписывая 7 марта 1943 г. наградной лист на звание Героя Советского Союза, так охарактеризовал Павла Степановича: "Майор Кутахов, разумный и беспредельно смелый летчик-командир, имеет на своем счету 31 сбитый самолет, 7 сбил лично, остальные в группе. Его эскадрилья среди всех полков лучшая боевая эскадрилья. Достоин высшей правительственной награды - звания Героя Советского Союза".

При вручении гвардейского Знамени молодые летчики обещали сражаться с врагом так же, как их старшие боевые товарищи. Среди них был и недавно прибывший в полк лейтенант Ефим Кривошеев. Этот новичок в первых же схватках с врагом показал себя напористым воздушным бойцом. Он служил в эскадрилье капитана П. С. Кутахова и многому у него научился. С мая по сентябрь 1942 г. Кривошеев совершил 96 боевых вылетов, провел 29 воздушных боев, в которых лично сбил 5 и в группе 15 неприятельских самолетов. 26 августа 1942 г. он был награжден орденом Красного Знамени. Особенно ярко проявились высокие морально-боевые качества Кривошеева в бою, который произошел 9 сентября 1942 г. В этот день на отражение налета большой группы немецких бомбардировщиков и истребителей вылетела пятерка под командованием капитана П. С. Кутахова. Силы были неравные. Но наши летчики, атакуя и обороняясь, срывали все попытки врата разбить строй группы и уничтожить советские самолеты поодиночке. Напряжение боя с каждой минутой нарастало. Ефим Кривошеев стрелял и стрелял в наседавших "мессершмиттов". Вот уже от его пулеметной очереди задымил один фашистский самолет и со снижением скрылся в облаках. На тридцатой минуте боя Кривошеев увидел, как в хвост самолета Кутахова зашел немецкий истребитель. Ефим Автономович устремился на фашиста и, прицелившись, нажал на гашетку. Но пулеметы молчали: кончились боеприпасы. Выручая командира, боевого товарища, коммунист Кривошеев пошел на таран. Он уничтожил фашистский истребитель Ме-109, но и сам погиб смертью храбрых. За этот подвиг Е. А. Кривошееву было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

В одно время с Кривошеевым вступил в борьбу с гитлеровскими захватчиками на Севере лейтенант Г. Ф. Дмитрюк. От вылета к вылету, от боя к бою росли его опыт и мастерство. Вскоре он уже летал ведущим группы. Не каждому Летчику предоставлялось такое право. И вот тут особенно проявились

незаурядные способности Дмитрюка как отличного воздушного бойца, организатора смелых атак. 15 сентября 1942 г. Григорий Дмитрюк во главе четверки истребителей вылетел на прикрытие Туломской ГЭС. На высоте 3500 м летчики встретили 7 немецких истребителей Ме-109ф и, несмотря на то что врагов было больше, вступили в бой. Воздушная схватка, длившаяся 35 минут, закончилась победой советских истребителей. Три "мессершмитта" врезались в землю. Наша отважная четверка вернулась на аэродром без потерь.

Успешно сражались с врагом и летчики других полков. Заместитель командира эскадрильи 760-го истребительного авиаполка старший лейтенант В. И. Крупский, прикрывая Кировскую железную дорогу, за пять дней июня 1942 г. сбил три вражеских самолета Ю-88. Виктор Иосифович отличался необыкновенным упорством и настойчивостью, высоким летным мастерством. Именно эти качества принесли ему победу 8 июля над самолетом-разведчиком Ю-88.

Немецкий разведчик на высоте 8000 м кружил над нашей территорией, наблюдал и фотографировал военные объекты. Фашисты считали себя в безопасности, думая, что советские истребители не заберутся на такую высоту, а если и достигнут ее, то хватит времени удрать. Но коммунист Виктор Крупский после сигнала с постов ВНОС за короткий срок сумел на своем истребителе набрать необходимую высоту, отыскать в безбрежном небе маленькую темную точку, оказавшуюся двухмоторным самолетом Ю-88, и атаковать врага. Фашистский пилот сначала пытался уйти в облака, потом прикинулся подбитым и перевел самолет в резкое пикирование. Но Крупский ни на минуту не выпускал врага из виду, преследовал его и бил из пулеметов. "Юнкере" загорелся и упал.

Приказом Ставки Верховного Главнокомандования ВВС 14-й армии с 25 июня по 10 августа 1942 г. вновь были переданы в оперативное подчинение командующему ВВС Северного флота для обеспечения прохода союзнических караванов. Такое переподчинение практиковалось и в последующем. При выполнении этой задачи эффективно действовали также дальние бомбардировщики оперативной группы 36-й бомбардировочной авиационной дивизии АДД, базировавшиеся в Заполярье с 9 сентября по 9 октября 1942 г. Боевой радиус самолетов Ил-4 позволял наносить удары по самым удаленным от линии фронта аэродромам и морским портам противника.

Налеты на аэродромы совершались в основном ночью одиночными самолетами, чем достигалось длительное воздействие на врага. Экипажи с больших высот бомбили летное

поле, аэродромные сооружения, не позволяя фашистским самолетам производить взлет.

Но все же основная нагрузка по обеспечению безопасности прохода союзнических караванов в море и их разгрузки в Мурманском порту ложилась на истребительную авиацию. Над кораблями в море патрулировали североморские истребители. Мурманск прикрывали летчики и ВВС Северного флота, и ВВС Карельского фронта и истребительной авиации ПВО.

Больших успехов в защите Мурманска с воздуха добилась эскадрилья 20-го гвардейского истребительного авиаполка, построенная на средства, собранные комсомольцами и молодежью Мурманской области. Эскадрилье присвоили наименование "Комсомолец Заполярья", и шефство над ней взял Мурманский областной комитет ВЛКСМ. На своем заседании 7 сентября 1942 г. бюро обкома комсомола заслушало сообщение командира эскадрильи майора. Г. В. Громова о боевой деятельности эскадрильи. В протоколе заседания записали: "...бюро областного комитета комсомола отмечает мужество, отвагу и героизм, проявленные командованием и личным составом эскадрильи в ожесточенных воздушных боях с фашистскими стервятниками на подступах к городу Мурманску, а также по штурмовке войск и технике противника. В воздушных боях с немецкими пиратами на подступах к Мурманску личным составом эскадрильи с момента ее организации - январь 1942 г. - сбито 28 фашистских самолетов. За проявленное мужество, отвагу и смелость 19 человек летного состава награждены орденами Советского Союза. Летчики эскадрильи часто вступали в бой с численно превосходящими силами врага и выходили из боя всегда победителями..."

За боевые успехи, мужество, смелость и отвагу в борьбе с врагом бюро объявило благодарность всему личному составу эскадрильи во главе с командиром майором Г. В. Громовым и комиссаром эскадрильи капитаном И. М. Жариковым.

Трудно было отражать налеты вражеских самолетов на Мурманск ночью. С наступлением темноты одиночные бомбардировщики Ю-88 с интервалом в 3-7 минут с разных направлений на высоте 4000-5000 м выходили на город и сбрасывали бомбы. Через час-полтора следовал новый налет. И так до трех раз за ночь. Особого ущерба военным объектам ночные налеты воздушного противника не причиняли, так как бомбометание велось неприцельно, но изнуряюще действовали на жителей города и войска.

Авиаторы Карельского фронта понимали, что их борьба на северном крыле советско-германского фронта - это вклад в общую победу над врагом. В канун 25-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции группа лучших летчиков Заполярья обратилась с призывом ко всем летчикам Карельского фронта усилить удары по врагу. 5 октября 1942 г. письмо было напечатано в газете Карельского фронта "В бой за Родину". Его подписали гвардии майоры Г. А. Рейфшнейдер, И. А. Шевченко, П. С. Кутахов, Г. В. Громов, гвардии капитаны И. В. Бочков, И. Д. Гайдаенко, К. Ф. Фомченков, В. С. Мироненко,

гвардии лейтенанты Г. Ф. Дмитрюк, В. М. Габринец, старший лейтенант Ф. П. Кулешов, старшина В. Бишутин.

В письме говорилось: "...многочисленные воздушные сражения на нашем участке фронта показали, что там, где наши летчики проявляют мастерство, стойкость, мужество и презрение к смерти, - там немцы неизменно биты. Только мы, подписавшие это письмо, сбили за время войны 150 самолетов врага, не считая тех, которые истреблены во время штурмовок". Летчики призывали бить врага до полного уничтожения. "А добиться этого можно только в том случае, писали они, - если каждый из нас будет непрерывно совершенствовать свое мастерство, неустанно тренировать себя, чтобы встречать врага самыми неожиданными для него приемами боя, основанными на дерзости, расчетливости, военной хитрости и точном соколином ударе... В наших руках судьба нашей Родины. Так пусть же будут еще более сокрушительными наши удары по врагу".

Обращение лучших летчиков-гвардейцев широко обсуждалось во всех авиационных полках и эскадрильях, будило у авиаторов стремление еще сильнее громить фашистов.

Командование и политотдел ВВС Карельского фронта поставили задачу растить мастеров воздушного боя. Газета "В бой за Родину" 6 октября 1942 г. открывалась передовой статьей "Воспитывать асов советского Севера". В ней назывались имена замечательных северных летчиков, ставших подлинными асами, рассказывалось, как они передают свой богатый опыт другим. Такими умелыми воспитателями были П. С. Кутахов, Л. А. Гальченко, И. В. Бочков и другие. Боевая когорта асов советского Севера пополнялась все новыми героями.

Продолжала совершенствоваться и организационная структура Военно-Воздушных Сил. В соответствии с приказом Народного комиссара обороны от 10 ноября 1942 г. ВВС Карельского фронта были переформированы в 7-ю воздушную армию. Командующим армией назначили генерал-майора авиации И. М. Соколова, его заместителем по политической части - бригадного комиссара Ф. Н. Хоробрых, начальником штаба - полковника И. М. Белова, начальником политического отдела - полкового комиссара М. А. Бутковского. Военно-воздушные силы 14, 19, 26 и 32-й армий переформировывались соответственно в 258-ю истребительную, 260-ю бомбардировочную, 261-ю штурмовую и 259-ю истребительную авиационные дивизии. Кроме того, по директиве главнокомандующего ВВС Красной Армии и приказу начальника Главного управления Гражданского воздушного флота в оперативное подчинение командующего 7-й воздушной армией

вошел 5-й авиационный полк ГВФ. По приказу НКО СССР от 9 февраля 1943 г. все однородные авиационные дивизии, кроме 259-й истребительной, были реорганизованы в смешанные авиационные дивизии. В конце июля 1943 г. управление 259-й иад убыло на новое место. Вместо него было сформировано управление 324-й истребительной авиационной дивизии, в состав которой вошли 152-й и 195-й истребительные авиаполки, до этого бывшие в составе 259-й истребительной авиадивизии.

До создания воздушной армии авиация Карельского фронта была распылена по общевойсковым армиям. Это мешало сосредоточению ее усилий на решающих направлениях. С организацией воздушной армии создались гораздо лучшие условия для маневрирования авиацией, что особенно положительно сказалось в наступательных операциях 1944 г.

Советское командование, учитывая важность Мурманского порта, усиливало его противовоздушную оборону. На ПВО города прибыли новые зенитные артиллерийские полки, зенитные пулеметные, прожекторные подразделения, две батареи станций орудийной наводки и отдельный взвод ВНОС. Появление в системе ПВО радиолокационных станций, которые позволяли своевременно обнаруживать вражеские самолеты и успешно перехватывать их, коренным образом улучшило организацию службы ВНОС. Решением Государственного Комитета Обороны в 1943 г. Мурманский дивизионный район ПВО реорганизовался в Мурманский корпусной район ПВО.

Усилилась и истребительная авиация, предназначенная для прикрытия Мурманска. 122-я истребительная авиадивизия ПВО, имевшая летом 1942 г. в своем составе 37 боевых экипажей, в том числе 11 подготовленных для действий ночью, в 1943 г. насчитывала уже более 60 боеготовых экипажей. Ночью могли действовать теперь около 40 экипажей.

Прикрытие Мурманска на подходах со стороны Юркино, Мурмаши и Туломской ГЭС возлагалось на 258-ю авиадивизию.

В конце февраля 1943 г. на Кандалакшское направление была перебазирована 259-я истребительная авиадивизия. В ее задачу входило также прикрытие Мурманска и Туломской ГЭС. Город прикрывала и истребительная авиация ВВС Северного флота.

Отражая воздушные налеты, советская истребительная авиация нанесла врагу большие потери, вынудила его отказаться от массированных бомбардировочных налетов на город. Теперь противник, опасаясь советских истребителей, нападения на Мурманск осуществлял мелкими группами или одиночными самолетами, преимущественно истребителями, с больших высот. Фашистские пилоты не летали, а, скорее, крались, скрываясь за

облаками, планируя с приглушенными моторами. При появлении советских истребителей они стремились побыстрее удрать на запад, за линию фронта. Но это им не всегда удавалось.

Борьба с военно-воздушными силами противника в Заполярье и Карелии не ограничивалась лишь отражением их налетов на советские объекты. Важно было уничтожить или хотя бы ослабить неприятельскую авиацию. С этой целью наносились систематические бомбардировочно-штурмовые удары по аэродромам противника. Кроме 7-й воздушной армии и ВВС Северного флота Для выполнения этой задачи привлекалась авиация дальнего действия.

Налетам на вражеские аэродромы предшествовала тщательная воздушная разведка. Трудно и опасно было летать в тыл противника, тем более появляться в районах базирования его истребительной авиации. Но советские летчики шли на такой риск и, преодолевая все препятствия, выполняли задания.

В марте 1943 г. начальник штаба 258-й истребительной авиадивизии подполковник Г. М. Воронов поставил перед командиром звена 19-го гвардейского истребительного авиаполка лейтенантом Д. С. Гончаренком задачу сфотографировать аэродромы противника и уточнить результаты предыдущего налета наших штурмовиков. Погода стояла сложная. У берега Баренцева моря видимость в воздухе резко ухудшилась, встретилась трехъярусная облачность. Выйдя по расчету времени в район аэродрома Киркенес, старший лейтенант Гончаренок пробил облака и, включив фотоаппарат, на высоте 1000 м прошел над аэродромом. Немецкие зенитки открыли яростный огонь, но поразить советский самолет им не удалось. После этого Гончаренок промчался еще над двумя аэродромами, где выявил еще несколько десятков самолетов. Пролетая над последним аэродромом, он заметил взлетающих немецких истребителей, но удержался от соблазна атаковать их, хотя на взлете самолеты беспомощны, а взял курс домой: нельзя рисковать, надо скорее доставить командованию разведданные об авиации противника. Однако в районе Тулома на него неожиданно напали "мессершмитты". Пушечный снаряд угодил прямо в бронестекло. Осколки стекла поранили голову, оцарапали лицо и, что самое страшное, попали в глаза. Левый глаз совершенно закрылся, да и правым трудно было смотреть. И вот в таком тяжелом положении советскому летчику пришлось вести бой с "мессершмиттами". Напрягая последние силы, поминутно протирая забитые стеклянной пылью глаза, он выходил из-под удара и нападал сам. Наконец фашистские истребители отстали, и Гончаренок поспешил на посадку. Но теперь он почти совсем ничего не видел.

Помог командир полка майор А. Е. Новожилов, который подсказывал летчику каждое действие. Гончаренок почувствовал, как самолет ткнулся колесами в землю, услышал команду "Тормозите!", последним усилием воли нажал на тормоза и потерял сознание. Очнулся только в лазарете. Вскоре он уже снова воевал. Используя разведданные, доставленные старшим лейтенантом Д. С. Гончаренком, наша авиация нанесла мощные удары по вражеским аэродромам.

Больших успехов в борьбе с неприятельской авиацией на аэродромах добились летчики 17-го гвардейского штурмового авиаполка. Мужеством, героизмом и высоким боевым мастерством отличался командир эскадрильи майор С. П. Кобзев. В марте - апреле 1943 г. он 16 раз водил эскадрилью на штурмовку вражеского аэродрома. Было выведено из строя более 30 фашистских самолетов, из которых 8 он уничтожил лично. Нередко Степану Петровичу приходилось сбивать фашистские самолеты и в воздухе. Однажды при подходе к аэродрому он увидел "Мессершмитт-109", идущий на взлет. Советский штурмовик атаковал его. Истребитель свалился на крыло и врезался в землю. В другом налете на аэродром взлетевший "Мессершмитт-109" пошел на самолет Кобзева в лобовую атаку. Но она оказалась для фашиста последней. Вскоре Степан Петрович поверг наземь еще один немецкий истребитель, производивший взлет для отражения налета советских штурмовиков. Меткие удары по врагу наносили также Н. Полушкин, Г. Васильев, С. И. Полы-га, Н. А. Белый и другие летчики полка.

Немецкая авиация на Севере заметно ослабла. Если на 1 октября 1942 г. 5-й воздушный флот на аэродромах Северной Норвегии и Финляндии имел 545 самолетов, на 1 января 1943 г. - 354, то на 1 апреля их осталось 273.

Гитлеровцы прилагали всё усилия, чтобы добиться перелома в борьбе за господство в воздухе в свою пользу, особенно накануне летней навигации в Баренцевом море. В апреле 1943 г. в Северную Норвегию был переброшен 6-й истребительный авиаотряд, носивший громкое наименование "Гордость Германии". В составе отряда находились опытные летчики-асы. Один из них обер-фельдфебель, ас-фашист - имел на своем боевом счету 91 победу.

Сразу по прибытии на Север 6-й авиаотряд развил активную боевую деятельность. 19 апреля 18 самолетов Ме-109 тремя группами пытались нанести удар по нашему аэродрому. Навстречу врагу вылетели североморские истребители. Опытные фашистские пилоты, как правило, свой расчет строили на

внезапности первой атаки. Но советские летчики отбили ее и противопоставили гитлеровцам искусство маневра, твердость воли и взаимовыручку. Когда "Мессершмитт-109", пилотируемый другим асом, напал на самолет командира 2-го гвардейского истребительного авиаполка Героя Советского Союза капитана П. Г. Сгибнева, старший сержант А. М. Титов меткой очередью сбил фашиста и спас своего командира. В этом бою два самолета уничтожил П. Г. Сгибнев, один поджег капитан З. А. Сорокин. Искусно действовал молодой летчик младший лейтенант Н. А. Бокий. Заметив, что от командира немецкой группы оторвался ведомый, он быстро зашел в хвост неприкрытому "мессершмитту". Фашист думал, что за ним следует его напарник, и каково же было его изумление и страх, когда обшивку самолета стали рвать снаряды. Машина оказалась поврежденной. Пришлось ему производить вынужденную посадку на нашей территории. Фашист пытался скрыться и перейти линию фронта, но был захвачен в плен.

За эту и другие победы Николаю Андреевичу Бокию было присвоено звание Героя Советского Союза. Удостоился этого звания и Захар Артемович Сорокин.

Фашисты были потрясены потерей пяти лучших летчиков. Десять дней они не летали и вот 29 апреля повторили налет на наш аэродром шестеркой истребителей, ведомых вновь назначенным командиром отряда. Еще четыре "мессершмитта" нашли свою могилу на мурманской земле. Среди них был и командир. После этого авиационный отряд "Гордость Германии" прекратил свою деятельность.

Большие потери в воздушных боях и на аэродромах ослабили авиацию противника. К тому же он вынужден был отвести свои бомбардировщики на тыловые аэродромы. Это свидетельствовало о том, что все попытки врага сорвать доставку грузов в Мурманский порт потерпели полный провал. С мая 1943 г. налеты на Мурманск прекратились.

Над Кировской железной дорогой

Много усилий вражеская авиация прилагала для того, чтобы воспрепятствовать движению по Кировской железной дороге. Бомбовые удары по железнодорожным станциям, дамбам, мостам, поездам, по полотну она наносила с первых же дней войны. Наиболее ожесточенные и систематические нападения на объекты Кировской железной дороги совершались в декабре 1942 г. и в первой половине 1943 г. Особенно активно действовала неприятельская авиация на участке дороги от станции Кандалакша до станции Лоухи протяженностью 164 км. На этом направлении противник имел аэродром, от которого до

Кировской железной дороги было всего 75 км, то есть 10 минут полета. Советские же аэродромы находились на большем удалении от дороги. Маршрут полета немецких самолетов проходил над глухой лесисто-болотистой местностью, где почти полностью отсутствовали наши посты ВНОС. Все это позволяло воздушному противнику появляться в районе дороги внезапно. Поэтому перехватывать вражеские самолеты здесь было очень трудно. Учитывая эти обстоятельства, немецко-фашистское командование перебросило на аэродром до 25 бомбардировщиков Ю-87 и до 25 истребителей Ме-109, а также дальние и ближние самолеты-разведчики Ю-88 и ФВ-189.

Почти все железнодорожные станции и мосты между Кандалакшей и Лоухи с середины декабря 1942 г. стали объектами регулярных нападений вражеской авиации. В отдельные дни она совершала до восьми налетов. Но железнодорожная магистраль продолжала в основном бесперебойно работать.

Тактические приемы действий бомбардировочной авиации по Кировской железной дороге менялись в зависимости от состояния нашей противовоздушной обороны. Если объекты дороги не были защищены истребительной авиацией и зенитной артиллерией, что было характерно для начального периода войны, то удары по ним совершались, как правило, группами до 12 бомбардировщиков, которые шли без прикрытия истребителей на средней высоте. Выйдя на цель, фашистские пилоты становились в круг и по одному с пикирования бомбили ее. Но и при таких, казалось бы, спокойных для противника условиях точность бомбометания была невысокой. К тому же в 1941 г. более 50 процентов бомб не взорвалось. Ущерб, нанесенный Кировской железной дороге, оказался незначительным.

Иную тактику применял противник, когда объекты дороги оказывались прикрытыми средствами ПВО. В этих случаях фашистские пилоты бросали бомбы также с пикирования, но уже с одного захода, и немедленно уходили из районов, обороняемых нашей противовоздушной обороной. При таких действиях эффективность ударов оказывалась еще более незначительной.

После первых налетов на Кировскую железную дорогу советское командование организовало перехват вражеских бомбардировочных групп нашими истребителями. Охрана Кировской железной дороги была возложена на ВВС 14-й и 7-й армий, а затем и сформированной 32-й армии. После образования в ноябре 1942 г. авиационных дивизий за ними закрепили определенные участки этой коммуникации.

Самый северный участок дороги прикрывала 258-я

истребительная авиадивизия, на Кандалакшском направлении - 260-я смешанная авиадивизия, на кестеньгском, ухтинском и ребольском направлениях - 261-я смешанная авиадивизия, на медвежьегорском и масельгском направлениях - 259-я истребительная авиадивизия. Кировскую железную дорогу прикрывала также 122-я истребительная авиадивизия ПВО. Вначале она действовала на участке Мурманск - Тайбола, а с декабря 1942 г. дивизия получила дополнительную задачу прикрывать участок дороги Кандалакша - Лоухи.

В это же время летчики-истребители Карельского фронта выполняли и другие важные боевые задачи - охраняли с воздуха Мурманск и другие города и объекты, наносили удары по вражеским аэродромам, методом "свободной охоты" уничтожали автотранспорт, склады, скопления войск, вели разведку. 258-я истребительная авиадивизия неоднократно переподчинялась командующему ВВС Северного флота для обеспечения прохода конвоев союзников.

Прикрытие Кировской железной дороги осуществлялось в основном дежурством истребителей на аэродромах в готовности номер один и два. При первом донесении постов ВНОС о появлении воздушного противника дежурные летчики немедленно взлетали и с набором высоты шли в направлении обнаруженной цели. Группа, находившаяся в готовности номер два, переходила в первую готовность и при необходимости наращивания сил также производила взлет.

Чтобы дезориентировать противовоздушную оборону и распылить силы советской истребительной авиации, противник стал производить нападения мелкими группами бомбардировщиков под прикрытием истребителей по нескольким объектам сразу. Пытался он и блокировать аэродромы Карельского фронта и Северного флота. Но это оказалось малоэффективным, а блокирующие истребители несли значительные потери. Тогда вражеская авиация прибегла к методу "закупорки" наших аэродромов к моменту действия своих бомбардировщиков. В таких операциях участвовали не только бомбардировщики, но и истребители.

26 мая 1943 г. 4 "Мессершмитта-109", не замеченные постами ВНОС, неожиданно вышли в район двух наших аэродромов, где разбились на пары и, барражируя на высоте 400-500 м, блокировали их. А 6 самолетов Ме-109 сквозь окна облаков бомбили летные поля, выведя их из строя более чем на час. Пользуясь этим, 14 бомбардировщиков Ю-88 совершили налет на объекты Кировской железной дороги. С помощью своей бомбардировочной авиации противнику удавалось "закупоривать"

наши аэродромы и на более продолжительный срок.

Для предотвращения неожиданных нападений неприятельских самолетов на аэродромы, а следовательно и на железную дорогу, были приняты меры по улучшению организации обнаружения и перехвата воздушного противника, который стал получать должный отпор.

Под вечер 2 июня 1943 г. с постов ВНОС поступило сообщение о появлении вражеских самолетов. На их перехват вылетела семерка истребителей во главе с Героем Советского Союза майором П. С. Кутаховым. На высоте 2000м наши летчики сначала встретили четыре "Мес-сершмитта-109г". Следом за ними шла такая же группа "Мессершмиттов-109ф". Еще тройка неприятельских истребителей, как оказалось позже, находилась в облаках. Решительной атакой наши летчики разбили строй первой четверки "мессершмиттов". Фашисты поспешили в облака, надеясь заманить туда советских истребителей и затем перебить их поодиночке, когда они будут выходить из облаков. Советские летчики уже устремились за врагом, окунувшись в туманную пелену, которая становилась все гуще. Майор Кутахов разгадал замысел противника и по радио скомандовал: "Облачность не пробивать, выйдем все вместе вниз". И действительно, как только краснозвездные истребители появились над кромкой облачности, на них набросились "мессершмитты". Но фашисты просчитались. Перед ними были не одиночные самолеты, а боевой строй во главе с опытным командиром. От меткого огня Кутахова один вражеский истребитель загорелся. Смело действовали остальные гвардейцы. Еще один "мессершмитт" со снижением вышел из боя. Наши летчики вернулись без потерь.

Еще более убедительную победу летчики под командованием П. С. Кутахова одержали 22 июня. Воздушная схватка началась на высоте 3000 м и закончилась на высоте бреющего полета. Снова Кутахов первым сбил неприятельский самолет. Одержали победы также Н. А. Кулигин, П. М. Рябов и С. Н. Компанейченко. Успеху способствовало тесное взаимодействие в группе, взаимная выручка. Прикрывая Кутахова, младший лейтенант Н. П. Сверкунов принимал на себя удары "мессершмиттов". Машина оказалась поврежденной в нескольких местах. Когда на самолет капитана Кулигина напал "Мессершмитт-109ф", на помощь командиру пришел его напарник младший лейтенант А. А. Пузанов и отогнал противника от самолета ведущего. В этом бою наши летчики сбили четыре вражеских самолета, не потеряв ни одного своего.

Мастерски провели воздушный бой 24 сентября 1943 г. летчики 20-го гвардейского истребительного авиаполка. На

перехват воздушного противника было поднято 14 истребителей под командованием штурмана полка майора Г. В. Громова. Звенья, возглавляемые капитаном Ф. П. Кулешовым и старшим лейтенантом С. А. Завьяловым, составляли ударную группу, а звено во главе с капитаном И. М. Жариковым - группу прикрытия. Командир полка подполковник М. В. Семянистый, руководивший боем с командного пункта по радио, направил всю группу к нашему аэродрому, куда уже подходили 15 "Мессершмиттов-109". Получилось так, что неприятельские самоле-тьг приближались со стороны солнца прямо в спину нашей ударной группе. По команде майора Громова ударная группа стремительно развернулась и атаковала врага в лоб. А звено Жарикова, которое теперь возглавил сам Громов, напало на противника сверху сзади. Два "мессершмитта" сразу были сбиты. Затем бой перешел на виражи на высоте 2000-2500 м. На помощь фашистам подошла еще группа истребителей Ме-109ф. Но и подкрепление не спасло врага от разгрома. Советские летчики, удерживая инициативу в своих руках, отразили налет "мессершмиттов", сбив в неравном бою восемь самолетов. Наши потери составили пять летчиков.

Убедившись, что Кировская железная дорога продолжает действовать, противник стал совершать на железнодорожные станции систематические налеты. На станции Ковда, Княжая, Жемчужная в некоторые дни совершались по 5-6 налетов с интервалом от 40 минут до 2 часов. При этом врагу удавалось выводить из строя железную дорогу на период до 14 часов. Но ночью железнодорожное полотно восстанавливали, и движение поездов возобновлялось.

Пытался враг бомбить Кировскую дорогу и ночью одиночными бомбардировщиками Ю-88. Но действия ночью оказались совершенно неэффективными. А движение по железной дороге осуществлялось, как правило, в темное время.

С марта 1943 г. немецко-фашистская авиация перешла в основном к минированию железнодорожного полотна. Тактика минирования заключалась в следующем. За 30-40 минут до наступления темноты группа из 6-8 бомбардировщиков Ю-87 на высоте 300-400 м в обход постов ВНОС, маскируясь складками местности, проникала к Кировской железной дороге.

Здесь группа делилась на пары, которые самостоятельно выходили на намеченные заранее перегоны. Фашистские пилоты, пролетая вдоль железнодорожного полотна на высоте 30-40 м, сбрасывали на него бомбы замедленного действия с вибрационными взрывателями. Бомбы падали, как правило, не далее 1-8 м от полотна и взрывались от вибрации проходившего поезда. Улетали неприятельские самолеты на высоте бреющего

полета.

Завершающим этапом боевых действий вражеской авиации по Кировской железной дороге явились удары по эшелонам в пути следования. Одиночные разведчики Ю-88 на рассвете просматривали железную дорогу от станции Апатиты до станции Шуерецкая. Обнаружив поезд, разведчики вызывали свои самолеты. Сначала появлялись пары "Мессершмиттов-109", стремившиеся прежде всего вывести из строя паровоз и остановить состав. Вслед за этим к месту вынужденной остановки поезда прилетали пикирующие бомбардировщики Для уничтожения состава. Создавались пробки. Устранить их в течение дня было трудно. Ремонтные поезда, направлявшиеся к месту аварии, также подвергались нападениям вражеской авиации.

Обстановка на дороге серьезно осложнилась. Эта жизненно важная коммуникация стала работать с перебоями. Во второй половине апреля 1943 г. были случаи, когда по 3-4 суток не отправлялось ни одного поезда.

Советское командование приняло срочные меры для усиления противовоздушной обороны железной дороги. На участке Кандалакша - Лоухи в дополнение к имевшимся подразделениям ПВО прибыли новые. Создавались группы ПВО по сопровождению поездов, которые с мая 1943 г. начали сопровождать поезда на опасном участке дороги. Для прикрытия этого участка привлекли 122-ю истребительную авиадивизию ПВО. Летом 1943 г. сюда перебазировался 19-й гвардейский истребительный авиаполк. Совершенствовалась система ВНОС, улучшалась организация управления всеми частями противовоздушной обороны дороги.

Теперь враг уже не мог так безнаказанно атаковать поезда. Немецкие пилоты стали летать на большой высоте. Эффективность бомбардировок значительно снизилась. Число разбитых и поврежденных паровозов в июне по сравнению с апрелем сократилось в шесть раз, а вагонов - в четыре с половиной раза. В последующие месяцы количество налетов неприятельской авиации еще более сокращается. Если в июле 1943 г. на Кировскую железную дорогу было совершено 12 налетов, то в августе - 2, в сентябре - 4, в октябре - 4, ноябре - 1 и в декабре - 2. За второе полугодие Кировская железная дорога была выведена из строя лишь на 31 час. Это объясняется прежде всего возросшим мастерством наших летчиков и зенитчиков, которые наносили врагу огромные потери. Таким образом, попытки противника парализовать деятельность Кировской железной дороги ударами с воздуха потерпели неудачу.

В 1944 г. советские войска начали подготовку к наступательной операции в Южной Карелии. Значение Кировской железной дороги еще более возросло. Воздействие вражеской авиации на объекты этой коммуникации снова усилилось. В январе было отмечено 14 налетов с участием 50 самолетов, в феврале - 12 с участием 76 самолетов, в марте - 17 с участием 113 самолетов, в апреле - 78 с участием 261 самолета. Воздушные бои над железнодорожной коммуникацией разгорелись с новой силой. И снова врагу не только не удалось сорвать железнодорожные перевозки, но и сколько-нибудь серьезно нарушить ритм ее работы. Огромная заслуга в этом принадлежит крылатым защитникам Севера.

Кроме обеспечения проводки союзнических конвоев, прикрытия Мурманска и Кировской железной дороги военно-воздушным силам Карельского фронта приходилось выполнять и ряд других важных задач. Летом 1943 г. в течение 20 дней 261-я смешанная авиадивизия обеспечивала действия 26-й армии на кестеньг-ском направлении, где противник 9 августа перешел в наступление. Авиаторы помогли пехоте остановить врага.

В период относительного затишья на земле наша авиация не прекращала бомбардировок командных пунктов противника, узлов связи, опорных пунктов, огневых точек, складов. Выполняя приказ Народного комиссара обороны, экипажи "охотников:" вели борьбу с железно-Дорожными перевозками, дезорганизовывали Движение на автогужевых дорогах и водных путях, наносили удары по резервам противника, сосредоточениям войск в армейском и войсковом тылу. Авиация 7-й воздушной армии имеете с 122-й истребительной авиадивизией ПВО прикрывала Туломскую и Нивскую ГЭС. Не прекращалась и борьба за господство в воздухе путем уничтожения самолетов на аэродромах.

Зимой, когда на Севере стояла полярная ночь, удары по вражеским объектам наносили бомбардировщики СБ, легкомоторные самолеты Р-5 и По-2, превращенные в ночных бомбардировщиков, и даже транспортные самолеты Ли-2 7-й воздушной армии, загружавшиеся бомбами, бомбардировщики и торпедоносцы ВВС Северного флота, дальние бомбардировщики Ил-4 оперативной группы авиации дальнего действия, базировавшиеся на аэродромы Заполярья с 1 декабря 1943 г. по 10 апреля 1944 г. Налеты совершались одиночными самолетами.

Почти каждую ночь уходил на боевое задание в ближний тыл противника экипаж младшего лейтенанта В. Григорьева. В одну из ночей он вылетел на бомбардировку вражеского гарнизона. При подходе к нему на высоте 1300 м Владимир Григорьев

приглушил мотор и перевел самолет на планирование, штурман старшина Николай Самойлов уточнил курс и точно сбросил бомбы на цель. Противник открыл сильный огонь из зенитных крупнокалиберных пулеметов. Через 10 минут после отхода от цели Григорьев почувствовал запах бензина.

"Что случилось?" - с тревогой подумал он. А мотор работал все хуже и хуже и наконец совсем заглох. Впереди мелькнуло небольшое озеро, пришлось садиться на лед. Выскочив из кабины, Григорьев стал выяснять причину отказа двигателя. Оказалось, что осколком снаряда повредило бензомагистраль.

Озерцо было на нейтральной полосе и хорошо просматривалось со стороны противника. Финны, конечно, заметили посадку нашего По-2 и открыли по нему огонь из автоматов, а потом и из пушек, подсвечивая темноту ракетами. Григорьев и Самойлов спешно ремонтировали бензосистему. Вдруг огонь противника прекратился. Это скорее насторожило, чем успокоило. И действительно, советские летчики увидели группу финских солдат, приближавшуюся к самолету. Самойлов сел за пулемет, а Григорьев продолжал ремонт. Вот все в порядке. Летчик впрыгнул в кабину, запустил мотор, и под обстрелом врага маленький По-2 перелетел линию фронта.

За смелые действия младший лейтенант В. Григорьев и старшина Н. Самойлов первыми в 7-й воздушной армии были награждены орденом Славы.

При прохождении союзнических конвоев во время полярной ночи наши бомбардировщики наносили удары главным образом по вражеским аэродромам. Налеты совершались одиночными самолетами. Чтобы бомбометание было более эффективным, цель различными способами подсвечивалась. Точность бомбометания в темное время была, конечно, ниже, чем при дневных налетах. Но главная цель - затруднить боевую деятельность противника - достигалась. Бомбардировочные и штурмовые удары по аэродромам в значительной степени способствовали завоеванию нашей авиацией господства в воздухе.

В период стабилизации положения наземных войск широкое распространение на Карельском фронте получил способ боевых действий авиации - "свободная охота". Небольшие группы штурмовиков и истребителей вылетали в определенные районы для самостоятельного поиска и уничтожения скопления вражеских войск, боевой техники, колонн на дорогах, самолетов на аэродромах и других целей. Летчики-истребители также атаковали самолеты противника в воздухе. Для "свободной охоты" подбирались наиболее подготовленные, смелые и инициативные летчики.

В феврале 1943 г. было проведено специальное совещание летчиков-"охотников" 7-й воздушной армии. Истребители и штурмовики поделились опытом полетов, рассказали о применяемых ими тактических приемах и методах действий по различным целям. На совещании выступил командующий воздушной армией генерал И. М. Соколов. Командующий указал на необходимость активизации действий "охотников" по коммуникациям противника, в районах концентрации его авиации, на маршрутах полетов неприятельских бомбардировщиков и разведчиков. После совещания этот способ боевых действий стал применяться еще шире.

Наступала весна 1944 г. Во всем чувствовалось приближение нашей победы. После сокрушительного разгрома на берегах Волги немецко-фашистские войска потерпели новый крах под Курском и Орлом. Вскоре наши войска форсировали Днепр, освободили Киев, в январе - феврале 1944 г. разгромили врага под Ленинградом и Новгородом. Готовилась наступательная операция и в Карелии. Авиаторы Севера, продолжая борьбу с врагом, готовились к наступательным боям.

Освобождение советской Карелии

Крупные победы Красной Армии на разных фронтах и успешная работа тыла страны создали необходимые условия для освобождения Советской Карелии. Этому способствовало и нчавшееся 10 июня 1944 г. наступление войск Ленинградского фронта против финских соединений на Карельском перешейке. Финское командование, чтобы задержать продвижение советских войск, перебросило туда из Южной Карелии четыре дивизии и одну бригаду. Операция по освобождению Карелии предстояла нелегкая.

Штаб Карельского фронта располагал весьма точными данными о противнике. Эти сведения были в основном добыты воздушными разведчиками, которые сфотографировали всю полосу вражеской обороны, систему артиллерийских и минометных позиций, пункты базирования его авиации.

Воздушная разведка велась задолго до начала Свирско-Петрозаводской наступательной операции. Почти каждый день вылетал в тыл противника экипаж самолета Пе-2 119-й разведывательной авиаэскадрильи в составе командира звена лейтенанта А. В. Анохина, штурмана старшего лейтенанта Е. А. Виноградова и стрелка-радиста старшего сержанта С. Н. Казакова. В 50 полетах на разведку экипаж сфотографировал около 4000 кв. км площади с военными объектами противника.

Враг, обнаружив советский самолет-разведчик, стремился во что бы то ни стало его сбить. Почти по всему маршруту по нему

били зенитки. А наш экипаж должен был строго выдерживать постоянную высоту, скорость и курс.. И только выключив фотоаппараты, мог позволить себе противозенитный маневр. Часто на разведчиков нападали неприятельские истребители. 16 февраля 1944 г. самолет Анохина атаковала четверка финских истребителей "Кертис-36А". Но советские истребители, прикрывавшие "пешку", отогнали врага. 22 мая, отбивая атаки финских истребителей, штурман старший лейтенант Е. А. Виноградов сбил один самолет.

Но не всегда так удачно оканчивались разведывательные полеты. Немало и наших летчиков-разведчиков погибло, добывая сведения об обороне противника.

С высоким мужеством и мастерством выполняли разведывательные полеты экипажи 118-й отдельной дальнеразведывательной авиаэскадрильи во главе с Героями Советского Союза старшими лейтенантами А. В. Колесниковым и А. Р. Сливкой. Штурманами самолетов также были Герои Советского Союза старшие лейтенанты А. С. Западинский и А. В. Козлов, а стрелками-радистами орденоносцы Василий Усс и Михаил Миськов.

По нескольку раз в день поднимались в воздух экипажи 108-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи. Наиболее трудные задания по разведке вражеского тыла выполнял сам командир эскадрильи майор В. И. Дончук. В ноябре 1944 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза. На неделю раньше этого высокого звания удостоился старший лейтенант А. В. Анохин.

За три года войны финские войска, используя труднодоступные естественные рубежи - озера, реки, болота, лесные Массивы, - создали мощную оборону. Между Онежским и Ладожским озерами она проходила по реке Свирь. Особенно прочная оборона, состоявшая из трех полос, была создана на направлении Лодейное Поле, Олонец, Питкяранта. На Онежско-Ладожском перешейке и севернее Онежского озера оборону держали девять пехотных дивизий и пять отдельных бригад.

С воздуха финские и немецкие войска поддерживало 203 самолета, из них на мурманском направлении - 62, на Кандалакшском и кестеньгском направлениях - 41, на ухтинском, ребольском, медвежьегорском и свирском направлениях - 100.

Качественно 5-й немецкий воздушный флот за три года войны претерпел изменения. В его составе появились самолеты ФВ-190. Этот новый скоростной истребитель использовался и как самолет-штурмовик. На вооружении финских военно-воздушных сил остались те же типы самолетов, которые имелись и в начале

войны.

Против финских войск в Южной Карелии действовали 32-я и 7-я армии левого крыла Карельского фронта и Онежская военная флотилия. Для проведения Свирско-Петрозаводской наступательной операции армии усиливались пехотой, артиллерией, танками, инженерно-саперными частями. В оперативное подчинение фронта поступила Ладожская военная флотилия.

Для поддержки наземных войск привлекалась почти вся авиация 7-й воздушной армии, в которой насчитывалось (вместе с эскадрильями связи сухопутных армий) 875 самолетов. Но авиационные части и соединения базировались в основном на северном крыле Карельского фронта, а главный удар планировалось нанести между Ладожским и Онежским озерами. Поэтому решено было в район прорыва перебазировать с севера 260-ю и 261-ю смешанные и 324-ю истребительную авиадивизии.

Сосредоточение крупных сил авиации в Южной Карелии потребовало срочного расширения аэродромной сети, которая там была развита весьма слабо. На аэродромную службу воздушной армии легла сложная и трудная задача - в сжатые сроки изыскать и построить аэродромы в сильно пересеченной, местами заболоченной, покрытой лесами Карелии. Но в результате самоотверженного труда бойцов и офицеров за 15 дней аэродромная сеть увеличилась в три раза. Это позволило накануне операции произвести перегруппировку авиационных сил.

На территорию Тихвинского и Новинского районов с северных направлений перелетело несколько авиационных полков, в которых насчитывались сотни самолетов. Кроме того, внутри Новинского района было перебазировано несколько полков 257-й смешанной авиадивизии. Перегруппировка фактически целой воздушной армии была осуществлена за трое суток без летных происшествий.

Для поддержки войск Карельского фронта в Свирско-Петрозаводской операции привлекались также 334-я и 113-я бомбардировочные авиадивизии, которые должны были действовать с ленинградского аэроузла.

Для более тесного взаимодействия авиации с наземными войсками временный командный пункт командующего 7-й воздушной армией генерал-лейтенанта авиации И. М. Соколова был развернут при КП командующего 7-й армией генерал-майора А. Н. Крутикова. Вместе с генералом Соколовым находилась оперативная группа. Вторая оперативная группа 7-й воздушной армии во главе с ее начальником штаба генерал-майором

авиации И. М. Беловым свой временный командный пункт развернула при КП командующего 32-й армией генераллейтенанта Ф. Д. Гореленко. Там же находился и командир 1-й гвардейской смешанной авиадивизии полковник Ф. С. Пушкарев, так как дивизия обеспечивала 32-ю армию. Временные командные пункты командиров остальных смешанных авиадивизий создавались при КП командиров стрелковых корпусов 7-й армии, с которыми им предстояло взаимодействовать.

В стрелковые дивизии и танковые бригады были посланы авиационные представители. Штаб воздушной армии согласовал со штабами наземных соединений сигналы обозначения своих войск и опознавания своих самолетов.

По замыслу советского командования войска Карельского фронта должны были начать Свирско-Петрозаводскую операцию позднее перехода в наступление войск Ленинградского фронта на Карельском перешейке. Учитывая силы противника и сложившуюся обстановку, командование решило стремительным наступлением на Онежско-Ладожском перешейке разгромить вражескую группу войск "Олонец" и выйти на советско-финляндскую границу.

Авиации предстояло вместе с артиллерией разрушить долговременную оборону противника между Ладожским и Онежским озерами на северном берегу реки Свирь; штурмовыми и бомбардировочными ударами по вражеским укреплениям обеспечить высадку десантов Ладожской и Онежской флотилий; уничтожать узлы сопротивления, огневые точки, противотанковые и противопехотные укрепления, помогая пехоте продвигаться вперед; сковать маневр резервов противника и уничтожать их до подхода к полю боя; прикрывать с воздуха ударную группировку войск Карельского фронта и военные флотилии, уничтожать самолеты врага в воздухе и на аэродромах; вести разведку.

Авиационную подготовку форсирования реки Свирь предусматривалось провести двумя массированными бомбоштурмовыми ударами и действиями отдельных групп штурмовиков и истребителей. Через два с половиной - три часа после окончания артиллерийской подготовки авиация должна была оказывать непосредственную поддержку наземным войскам.

Подготовке к наступательным боям была подчинена и вся партийно-политическая работа, направленная на воспитание ненависти к врагам и любви к Родине, высокого наступательного порыва и непреклонной воли к победе. Заместитель командующего 7-й воздушной армией то политической части полковник А. А. Сергеев и начальник политотдела полковник М.

А. Бутковский провели ряд совещаний с политработниками авиационных частей и соединений и наметили план партийно-политической работы по этапам операции. Перед началом наступления политотдел армии вместе со штабом перебазировался на один из аэродромов свирского направления и направил своих представителей в соединения и части.

Во всех авиационных частях состоялись партийные и комсомольские собрания.

Летчики, техники, авиаспециалисты, работники тыла давно ждали дня, когда начнется решительное наступление наших войск с целью окончательного изгнания врага из Советской Карелии, внимательно наблюдали за развитием событий на соседнем, Ленинградском фронте, где 20 июня наши войска заняли город Выборг. Личный состав воздушной армии рвался в бой и только ждал приказа на боевой вылет.

21 июня 1944 г. утреннюю тишину разорвал мощный гул авиационных моторов. Бомбардиовщики летели девятками в клину звеньев, штурмовики колонной четверок. Вокруг них шли группы истребителей прикрытия. Полк за полком 261, 257, 260-й смешанных и 324-й истребительной авиадивизий нанесли в 8 часов массированный бомбоштурмовой удар по укреплениям противника, его огневым точкам и живой силе на северном берегу реки Свирь. За 30 минут авиационной подготовки на врага обрушились тысячи бомб и снарядов.

В 8 часов 40 минут началась артиллерийская подготовка, а в 11 часов 47 минут в небе вновь послышался гул самолетов. Около 360 бомбардировщиков и штурмовиков 7-й и 13-й воздушных армий нанесли по врагу повторный удар.

Огневой вал авиации и артиллерии буквально ошеломил врага.

За первый день наступления войск Карельского фронта авиация 7-й воздушной армии произвела 642 самолето-вылета, оказав большую помощь наземным войскам, которые успешно форсировали реку Свирь в районе Лодейного Поля и захватили плацдарм.

На следующий день войска 7-й армии при поддержке авиации продолжали развивать наступление вдоль побережья Ладожского озера и вели бои за ликвидацию предмостных укреплений противника в районе Подпорожья. Для финских войск группы "Олонец" создалась угроза разгрома. Противник, стремясь сохранить свои силы, начал спешно отводить 8-ю, 5-ю пехотные дивизии и 15-ю пехотную бригаду на вторую полосу обороны, на рубеж Мегрозеро, Самбатукса, Сармяги, Обжа, а 7-ю пехотную дивизию и подразделения Онежской бригады береговой обороны -

на Петрозаводск.

Авиация 257-й и 260-й смешанных авиадивизий поддерживала на поле боя 4-й и 37-й стрелковые корпуса, группами по 4-8 самолетов уничтожала очаги сопротивления. Одновременно были усилены бомбардировочно-штурмовые удары по вражеским отходящим частям, по путям сообщения.

Эскадрилья 828-го штурмового авиаполка во главе с капитаном Усачевым совершила налет на железнодорожную станцию Ильинский Погост. Там стояли два эшелона, в которых насчитывалось 107 вагонов с войсками, заводским оборудованием и военной техникой. Сначала "илы" бомбами разрушили железнодорожное полотно, входные и выходные стрелки, а затем зашли в атаку на эшелоны. В результате бомбоштурмового удара штурмовики сожгли 56 вагонов, а еще 17 вагонов и 34 платформы повредили. Было убито около 200 вражеских солдат.

Севернее Олонца звено "илов" 260-й смешанной авиадивизии под командованием капитана Воронкова обнаружило вражескую колонну, в которой было более 20 автомашин. Первую атаку штурмовики произвели по головной части колонны. Образовалась пробка. В следующих заходах они стали методически уничтожать врага реактивными снарядами и пулеметно-пушечным огнем. Советские летчики, снижаясь до нескольких метров, отчетливо видели, как горели машины, как взрывались цистерны с горючим, как разбегались финские солдаты. Неприятельская авиация в первые дни операции ограничивалась слабыми попытками помешать действиям советских ВВС, налетами небольших групп самолетов по нашим войскам на поле боя, полетами одиночных разведчиков в ближнем тылу. Поэтому летчики-истребители Карельского фронта не только прикрывали наземные войска, бомбардировочную и штурмовую авиацию, но и принимали участие в штурмовке вражеских позиций и средств противовоздушной обороны.

Чтобы ускорить наступление советских войск, не дать врагу закрепиться на второй полосе и отрезать ему пути отхода, решено было в глубине неприятельской обороны в междуречье Тулоксы и Видлицы высадить 70-ю морскую стрелковую бригаду.

В обеспечении десанта с воздуха принимали участие 260-я, 261-я смешанные и 324-я истребительная авиадивизии, имевшие в своем составе 287 самолетов, а также часть самолетов. Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской военной флотилии.

В районе высадки десанта велась непрерывная воздушная разведка. Изготовленные фотопланшеты были доставлены командующему Ладожской военной флотилией контр-адмиралу

В. С. Черокову, который ознакомил с ними командиров десантных частей и подразделений. Воздушная разведка выявила также отдельные вражеские катера в Ладожском озере.

В течение 12 часов авиация прикрывала переход 15 кораблей и 50 вспомогательных судов от Новой Ладоги к устью Тулоксы. А утром 23 июня в 2 часа 30 минут она нанесла массированный удар по плацдарму высадки. В узкой прибрежной полосе летчики уничтожали огневые точки, опорные пункты и войска противника. В период огневой подготовки корабельной артиллерии, с 5 часов 30 минут до 5 часов 45 минут, четыре полка 260-й и 261-й смешанных авиадивизий повторили обработку района высадки десанта.

Противник не смог оказать организованно сопротивления десанту, высадка которого началась в 6 часов утра. Однако враг скоро опомнился и стал спешно подтягивать пехотные подразделения, артиллерию, минометы. Он предпринимал одну атаку за другой, стремясь сбросить десант в озеро. Поэтому во второй половине дня наша авиация усилила удары.

В течение четырех дней продолжались упорные бои за удержание плацдарма, пока не подоспели советские войска, наступавшие с фронта. И все это время над десантом патрулировали самолеты-истребители, бомбардировщики наносили по врагу массированные удары, над полем боя непрерывно висели четверки и шестерки самолетов Ил-2. Одновременно с этим штурмовая и бомбардировочная авиация уничтожала подходившие вражеские резервы.

Прикрывая группу бомбардировщиков Пе-2, помощник командира по воздушно-стрелковой службе 760-го истребительного авиаполка майор Н. А. Кузнецов в районе Видлицы заметил четыре финских бомбардировщика "Бристоль-Бленхейм", атаковал их и короткой очередью из пулемета поджег один самолет. Остальные бомбардировщики обратились в бегство. Кузнецов вернулся к охраняемым "пешкам", так как в воздухе в любую минуту могли появиться неприятельские истребители. Так оно и случилось. Четыре финских "брустера" напали на нашу группу. Несмотря на двойное численное превосходство врага, майор Кузнецов защитил бомбардировщиков и в упорном воздушном бою сбил один "брустер". На боевом счету Николая Александровича стало 13 вражеских самолетов сбитых лично и 12 в группе. К 1 октября 1944 г. он довел личный боевой счет до 16 бомбардировщиков и истребителей. 26 октября 1944 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Задачи по обеспечению десанта авиаторы выполнили

полностью. Вместо запланированных 678 самолето-вылетов они произвели 817. Успеху действий авиации способствовало хорошо налаженное управление и взаимодействие с наземными войсками. Командующий Ладожской военной флотилией отмечал: "Считаю, что авиация 7-й воздушной армии поставленные мною задачи по обеспечению десантной операции выполнила своевременно и хорошо, чем значительно обеспечила успешную высадку десанта, захват плацдарма и удержание его до соединения десанта с частями 7-й армии".

Финское командование, понимая, что высадка советского десанта в междуречье Тулоксы и Видлицы и обход его второй полосы обороны 99-м стрелковым корпусом создали реальную угрозу окружения основных сил группы "Олонец", начало в ночь на 24 июня отводить свои главные силы с укрепленного рубежа Мегрозеро, Обжа на северный берег реки Видлица. Советские войска перешли в решительное преследование. Но труднопроходимая местность задерживала продвижение частей 7-й армии, растянувшихся вдоль дорог. К тому же противник, отступая, оказывал им яростное сопротивление.

Наступление войск 7-й и 32-й армий осуществлялось в тесном взаимодействии с авиацией 7-й воздушной армии. Экипажи бомбардировочной и штурмовой авиации наносили удары по укрепленным узлам второй полосы обороны финнов, подавляли их огневую систему, уничтожали живую силу, действовали по коммуникациям, не давая врагу подтягивать резервы к линии фронта и планомерно отводить свои войска. Туда, где противник оказывал наибольшее сопротивление, немедленно вылетали группы советских самолетов.

Ожесточенные бои разгорелись за опорный пункт Самбатукса. Здесь большую помощь 100-й гвардейской стрелковой дивизии оказали штурмовики. Шесть самолетов Ил-2 694-го штурмового авиаполка во главе со штурманом полка капитаном Тарасовым по вызову командира стрелкового полка штурмовали войска противника на поле боя. Под обстрелом зенитной артиллерии летчики подавили огневую систему, рассеяли и частью уничтожили пехоту, обеспечив тем самым продвижение советских войск на Олонец. За успешное выполнение задания командир 37-го гвардейского корпуса генерал-лейтенант П. В. Миронов объявил благодарность всем экипажам группы Тарасова.

Преследуя отступающего противника, соединения 37-го гвардейского стрелкового корпуса 25 июня освободили город Олонец, а на следующий день населенный пункт Нурмалица.

С 29-й отдельной Краснознаменной танковой бригадой успешно взаимодействовала 257-я смешанная авиадивизия

полковника А. В. Минаева. Командир бригады полковник И. Д. Бачакашвили в отзыве о действиях авиадивизии писал: "...штурмовыми действиями по опорным пунктам противника на всем протяжении наступательных боев от реки Свирь до станции Лоймола авиация 257-й смешанной авиационной дивизии обеспечила отличное прикрытие частей, действовавших в передовом отряде, от воздействия авиации противника. Авиация 257-й сад действовала отлично, сопровождая наземные части, преследовавшие противника. По первому запросу появлялась своевременно и уничтожала указанные цели. В тесном взаимодействии с 257-й сад, уничтожавшей живую силу, огневые точки и укрепления противника, были взяты укрепленные узлы Самбатукса, Куйтяжи, Новинки, Колат-Сельга и другие... В этих боях личный состав экипажей самолетов 257-й сад показал образцы мужества и отваги и умения бить врага".

Особенно мощные удары по врагу наносили бомбардировщики.

На окраине населенного пункта Большие Горы было обнаружено скопление финской пехоты и артиллерии. На их разгром 27 июня вылетели две эскадрильи 114-го гвардейского бомбардировочного авиаполка. Первая девятка во главе с капитаном А. М. Щетининым под прикрытием четверки истребителей на высоте 2000 м вышла на цель и с горизонтального полета по команде ведущего за один заход сбросила бомбы. Через 40 минут над целью показалась другая девятка бомбардировщиков, которую возглавлял майор Я. Е. Николаев. Экипажи сбросили бомбы и затем с противозенитным маневром развернулись в сторону своей территории. Врагу был нанесен значительный ущерб.

Успешными были действия бомбардировочной авиации и по вражеским коммуникациям. Утром 29 июня экипаж воздушного разведчика 80-го бомбардировочного авиаполка старшего лейтенанта И. П. Завгороднего обнаружил на железнодорожной станции Пески три вражеских эшелона. Погода стояла плохая, поэтому для нанесения удара по эшелонам послали лишь звено пикирующих бомбардировщиков Пе-2 лейтенанта Б. А. Пастухова. Когда наши самолеты подошли к станции Пески, там оказался лишь один эшелон. Видно, финны догадались, что после советского самолета-разведчика прилетят бомбардировщики, и успели рассредоточить составы. Но их хитрость была разгадана. На соседней станции Застава летчики заметили три железнодорожных эшелона. Дымили трубы паровозов. А с запада подходил еще один эшелон. И хотя Пастухов имел задание нанести удар по эшелонам на станции Пески, он, правильно

оценив обстановку, принял решение бомбить эшелоны на станции Застава. Здесь враг не ожидал налета советской авиации и даже не успел открыть зенитный огонь. Этим воспользовались наши экипажи и с высоты 600 м точно сбросили бомбы на составы. В двух эшелонах возникли пожары.

Мощные удары авиации способствовали успеху наземных войск. Соединения 4-го стрелкового корпуса, наступавшие непосредственно вдоль побережья Ладожского озера, 27 июня преодолели реку Тулокса и соединились с десантом, а 28-29 июня главные силы корпуса переправились через реку Видлица. 30 июня к этой реке вышли и соединения 37-го гвардейского корпуса на участке Ива-Сельга, Большие Горы. Одновременно соединения 99-го стрелкового корпуса завязали бои на подходах к Крошн-озеро и Ведлозеро. Форсирование реки Видлица войсками 7-й армии еще более осложнило положение финских войск в Южной Карелии.

Советское командование высоко оценило действия авиации Карельского фронта, оказавшей наземным войскам большую помощь. Приказом Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина от 2 июля 1944 г. 1-й гвардейской смешанной авиадивизии полковника Ф. С. Пушкарева, 257-й смешанной авиадивизии полковника А. В. Минаева, 260-й смешанной авиадивизии полковника Г. А. Калугина, 261-й смешанной авиадивизии генерал-майора авиации И. Д. Удонина, 324-й истребительной авиадивизии полковника И. П. Ларюшкина, 81-му отдельному санитарному авиаполку майора А. К. Хлыщиборщ, 828-му штурмовому авиаполку майора Н. Ф. Гончарова и 73-й отдельной корректировочной авиаэскадрилье было присвоено почетное наименование Свирских.

Успешно развивалось также наступление наших войск в направлении Петрозаводска и севернее Онежского озера. Правофланговые соединения 7-й армии при поддержке Онежской военной флотилии и части 32-й армии приближались к столице Карелии. Финское командование 27 июня начало поспешно эвакуировать свои войска из Петрозаводска.

Чтобы сорвать организованную эвакуацию противника, 7-й воздушной армии была поставлена задача бомбардировочно-штурмовыми ударами нарушить движение по железным дорогам и шоссе, идущим из Петрозаводска на Сувилахти. Одновременно авиация поддерживала наступление войск 7-й и 32-й армий и обеспечивала с воздуха высадку десанта Онежской военной флотилии в районе Уйской Губы (Деревянная), в непосредственной близости от города.

Для обеспечения высадки десанта девятке самолетов 694-го

штурмового авиаполка, ведомой майором В. М. Хрусталевым, было приказано нанести удар по батареям и укреплениям врага на берегах бухты. Когда "илы" появились над целью, к бухте уже подходили суда Онежской военной флотилии. Открыла стрельбу неприятельская артиллерия. Это помогло летчикам сразу же засечь расположение батарей. В первых двух заходах штурмовики с высоты 450-500 м сбросили бомбы, а затем стали с пикирования обстреливать вражеские артиллерийские позиции из пулеметов. После нескольких атак батарея прекратила огонь. Замолчали и зенитные пулеметы. В расположении батареи произошло два сильных взрыва. Очевидно, бомбы попали в склады с боеприпасами.

При поддержке авиации десантники выбили финнов из Деревянной, оседлали шоссейную дорогу и начали продвигаться к Петрозаводску. Вскоре десант высадился и в черте города. Финны поспешно покинули его, и 28 июня столица Советской Карелии снова стала свободной.

Севернее Онежского озера на медвежьегорском направлении наступали войска 32-й армии, поддерживаемые с воздуха 1-й гвардейской смешанной авиадивизией. Вначале экипажи в основном вели воздушную разведку отходящих частей противника и штурмовали обнаруженные войска. Значительно активизировались действия нашей авиации в районе Медвежьегорска, где противник оказал упорное сопротивление. Бомбардировщики и штурмовики разрушали укрепления, подавляли артиллерию противника, уничтожали его пехоту. При активной поддержке авиации советские войска 23 июня освободили Медвежьегорск. Финские части из-под Медвежьегорска стали отходить в направлении Кумса, Юстозеро и далее за реку Суна. Летчики 1-й гвардейской смешанной авиадивизии основные усилия перенесли на уничтожение отходивших вражеских войск, транспорта и артиллерии. От ударов авиации противник нес значительные потери. Но действия авиации здесь были все-таки эпизодическими. Из-за плохой погоды и недостатка самолетов на этом направлении не удалось добиться непрерывного воздействия по вражеским коммуникациям.

Почти вся авиация 7-й воздушной армии использовалась для поддержки соединений 7-й армии, преследовавших противника на Онежско-Ладожском перешейке. Финские войска отчаянно сопротивлялись, используя естественные препятствия и оборонительные сооружения. Но остановить наступление 7-й армии они не могли.

Поддерживая наземные войска, советские летчики прилагали

все усилия, чтобы нанести врагу максимальный урон. Среди авиаторов царил морально-политический подъем. Они не останавливались даже перед самопожертвованием, если этого требовала обстановка.

29 июня на уничтожение артиллерийской батареи противника, стрелявшей по нашим наступавшим войскам, вылетела четверка "илов" 260-й штурмовой авиадивизии. Ведущим второй пары шел лейтенант И. П. Литвиненко, за которым закрепилась слава "специалиста" по уничтожению вражеских зениток. В то время как основная группа штурмовиков бомбила и обстреливала войска и боевую технику, Литвиненко подавлял зенитный огонь, препятствовавший выполнению задания. И на этот раз он сначала ударил по зениткам, что позволило первой паре атаковать батарею. Пикируя на зенитные орудия, Литвиненко почувствовал, как его самолет содрогнулся, - это в мотор попал зенитный снаряд. Едкий черный дым потянулся к кабине. Можно было еще попытаться вывести машину из пикирования и перетянуть через линию фронта. Но зенитки не давали другим "илам" выполнять задание. Тогда летчик-коммунист направил самолет в центр зенитной батареи, продолжая до самой земли стрелять из пушек и пулеметов. Последовал сильный взрыв - вражеские зенитки замолкли. Так погиб советский патриот Иван Прокофьевич Литвиненко.

Через день такой же подвиг совершил командир эскадрильи 17-го гвардейского штурмового авиаполка капитан Н. А. Белый, вылетевший на уничтожение скопления автомашин северозападнее Ведлозера во главе шестерки самолетов Ил-2. При подходе к цели группа была обстреляна зенитками. По трассам и вспышкам капитан Белый определил, что стрельба ведется из зенитных установок на автомашинах. Он подал команду и с разворотом первым пошел в атаку. За ним последовали остальные летчики. Сбросив с высоты 500 м бомбы, они видели, как сразу вспыхнуло четыре автомашины. На следующем заходе штурмовики обстреляли врага из пушек, пулеметов и реактивными снарядами. На выходе из атаки в самолет ведущего попал снаряд, машина загорелась. Летчики группы видели, как Николай Артамонович Белый развернул свой пылающий "ил" и направил его в [120] скопление вражеской техники. Воодушевленные подвигом командира, советские летчики, невзирая на сильный огонь зениток, произвели еще три атаки и, лишь израсходовав весь боезапас, взяли курс на свой аэродром.

Высокий боевой дух авиаторов поддерживался всеми формами партийно-политической работы.

В условиях напряженной боевой работы в частях и

подразделениях трудно было созвать обычные партийные собрания. Тогда стали проводиться совещания коммунистов накоротке. На таких совещаниях парторги давали оценку действиям коммунистов, отмечали отличившихся, указывали на недостатки и ошибки в боевой работе. Здесь же коммунисты делились опытом боев.

Значительно повысилась роль стенной печати, в частности боевых листков. Их стали выпускать ежедневно и даже по два раза в сутки. Второй выпуск обычно посвящался героям дня. Более доходчивой стала наглядная агитация. На аэродромах, у командных пунктов, в расположении эскадрилий висели лозунги, призывавшие летчиков и техников к лучшему выполнению боевых заданий. У самолетных стоянок были оборудованы щиты с картами военных действий, номерами свежих газет, боевыми листками. Здесь же вывешивались портреты лучших летчиков и техников с коротким и выразительным текстом. В 195-м истребительном авиаполку на таком щите были написаны слова молодого летчика Б. Н. Карамышева, произнесенные им на митинге 1 мая 1944 г.: "Я все свои силы, а если понадобится и жизнь, отдам для достижения окончательной победы над врагом". А ниже сообщалось: "Летчик Карамышев претворяет в жизнь клятву. Он уничтожил в воздушных боях 4 самолета противника".

Многое делалось по обобщению и распространению боевого опыта лучших летчиков и техников. С этой целью проводились совещания и летно-тактические конференции, выпускались информационные сводки. Исключительно полезной была конференция летного состава 260-й смешанной авиадивизии, обсудившая вопросы тактики штурмового налета и методы противозенитного маневра. Политработники добивались, чтобы выводы и материалы конференции стали достоянием всех авиачастей.

Ежедневно в штаб авиационной дивизии от полков поступали донесения о проделанной работе. Суммируя эти данные, штаб дивизии к вечеру выпускал информационную сводку, в которой факты не просто регистрировались, а им давалась критическая оценка. Эти сводки доводились до летного и технического состава, при этом командиры и политработники проводили большую разъяснительно-воспитательную работу.

Большая идейно-воспитательная работа развернулась в связи с присвоением ряду авиационных дивизий и полков почетного наименования Свирских. На митингах, посвященных этому знаменательному событию, авиаторы клялись еще сильнее бить врага, делать все возможное для скорейшего освобождения Советской Карелии.

При активной поддержке авиации войска 7-й армии 4 июля освободили город Салми, а 10 июля овладели населенным пунктом Питкяранта, превращенным финнами в крупный узел обороны. Однако на линии станция Лоймола - Питкяранта наши войска были остановлены организованной и упорной обороной противника, опиравшейся на многочисленные естественные препятствия. Чтобы прорвать такую оборону, требовалась тщательная и всесторонняя подготовка. Необходимо было выявить инженерные сооружения и систему огня противника. Эту задачу успешно выполнила группа воздушных разведчиков во главе с майором В. И. Дончуком. Инженерные сооружения финнов были сфотографированы, перенесены на карту и доведены до командиров соединений, частей и подразделений, которым предстояло прорывать эту оборону. Данные воздушных разведчиков использовали и авиаторы, поддерживавшие наземные войска в наступлении.

За день до прорыва этой оборонительной линии, 14 июля, два полка 261-й смешанной авиадивизии с трехминутным интервалом в боевом порядке "колонна девяток" вылетели на бомбардировку опорного пункта вблизи населенного пункта Ниет-Ярви. Летчиками руководил командир дивизии генерал-майор авиации И. Д. Удонин, летевший в составе группы.

Выйдя на цель экипажи по команде ведущих эскадрилий с высоты 4000 м в горизонтальном полете сбросили на опорный пункт бомбы и легли на обратный курс. На следующий день дивизия в таком же порядке и в такой же последовательности нанесла новый массированный удар по противнику. Затем в течение 20 минут оборону врага штурмовали "илы".

После такого мощного удара авиации войска 4-го и 37-го гвардейского стрелковых корпусов пошли в атаку. Их сопровождали группы штурмовиков и истребителей.

Чтобы сдержать наступление советских войск, финская авиация предпринимала неоднократные попытки бомбить наши позиции. Хотя 7-я воздушная армия и превосходила ВВС противника по количеству самолетов, нашим истребителям нередко приходилось вступать в бой с превосходящими силами неприятельской авиации.

В полдень четверка Ла-5 760-го истребительного авиаполка во главе с майором Ф. Ф. Голубничим, прикрывая наземные войска, по радио услышала предупреждение о появлении воздушного противника. Заметив разрывы зенитных снарядов, советские летчики направились в этот район и на высоте 2000м встретили 8 финских истребителей "Брустер" и 4 "Кер-тис-36". С ходу вступив в бой, они атаковали врага на встречных курсах.

Лейтенант В. П. Булгаков первой же очередью сбил один "брустер". Тут в хвост его самолету зашли три финских истребителя. Булгаков попытался уйти от врага горкой, но, потеряв скорость, свалился в штопор. Выводя самолет из штопора, он заметил, как мимо пролетел горящий "брустер". Его сбил пришедший на помощь своему ведомому майор В. В. Савчишин. При выходе из атаки Савчишин увидел впереди себя и выше еще один вражеский истребитель и атаковал его сзади. Но самолет противника с правым разворотом вышел из-под удара. Майор Савчишин, используя преимущество Ла-5 в скорости над "Кертисом-36", настиг врага и стал бить по нему из пушек, пока тот не загорелся и не упал.

Не менее упорные воздушные бои провели и другие группы истребителей этого полка. Младшие лейтенанты В. П. Мелешенковский и А. С. Бойко полчаса патрулировали над своими войсками и перед возвращением на базу решили осмотреть финский аэродром. Развернувшись на запад, они увидели в воздухе две группы финских истребителей - 8 "кертисов" и 4 "брустера". Сначала советские летчики атаковали звено "брустеров". Тремя короткими очередями Бойко сбил один самолет. Но на выходе из атаки за ним увязался финский истребитель. Бойко укрылся в облаках. Мелешенковский атакой в лоб отогнал противника, а затем, сделав горку, заметил ниже себя еще одного "брустера". С дистанции 25м он выпустил по нему длинную очередь. Враг перешел в пикирование. Мелешенковский погнался за ним, стреляя из пушек и пулеметов, пока "брустер" не врезался в землю. Набрав высоту, Мелешенковский увидел восемь "кертисов" и внезапно напал на них. От неожиданности строй финских самолетов рассыпался, и они встали в вираж, даже не пытаясь атаковать одинокого советского истребителя. Так два советских летчика, сражаясь с намного превосходящими силами противника, сбили два самолета и благополучно вернулись на свой аэродром.

Рано утром 28 июля на перехват группы неприятельских самолетов была поднята в воздух шестерка "яков" 195-го истребительного авиаполка. В районе станции Лоймола на высоте 2500 м они обнаружили 12 бомбардировщиков "Бристоль-Бленхейм", которых сопровождали 14 истребителей "Кертис-36". Звено капитана Крупина атаковало бомбардировщиков и шестерку истребителей непосредственного прикрытия, а пара старшего лейтенанта Крымского связала боем восьмерку "кертисов" группы главных сил прикрытия. Финские бомбардировщики, почувствовав угрозу, отказались от намерения бомбить советские войска и стали разворачиваться обратно. За

ними неотступно следовала наша четверка. Лейтенант Б. Н. Карамышев, сблизившись с отставшим бомбардировщиком, двумя очередями сбил его. При выходе из атаки на Карамышева навалились сразу шесть "кертисов". Отбивая нападение финских истребителей на своего ведущего, лейтенант Н. П. Кацер с дистанции 100 м поджег один самолет. Новой победы добился Карамышев, сбив "Кертис-36". По одному финскому истребителю уничтожили капитан Крупин и старший лейтенант Прохоров. Так в бою с 26 неприятельскими самолетами отважная шестерка сбила пять машин, не потеряв ни одной своей.

В ходе наступления советских войск выявлялись новые узлы сопротивления противника. Наша авиация немедленно наносила по ним бомбоштурмовые удары. Эффективным был налет двух эскадрилий 80-го бомбардировочного авиаполка на опорный пункт, расположенный на высоте 187. Первую девятку бомбардировщиков вел капитан А. В. Аквильянов, вторую - майор В. П. Петров. Над целью наши самолеты были встречены плотным огнем зенитной артиллерии, но советские летчики прорвались к опорному пункту и сбросили на него бомбы. Это воодушевило наши войска: артиллерия открыла интенсивный огонь, пехота пошла в наступление и захватила опорный пункт.

На правом фланге наши войска на отдельных участках вклинились в расположение противника и заняли первую траншею. Но развить успех им не удалось. Огнем и контратаками финны смогли отбросить их в исходное положение. Бои приняли затяжной характер. 4 августа 7-я армия перешла к обороне на рубеже станция Лоймола, Питкяранта.

Но в воздухе напряжение боев оставалось очень высоким. Финские бомбардировщики продолжали совершать налеты на позиции советских войск. При первом донесении о появлении вражеских самолетов на их отражение вылетали советские истребители. Поэтому воздушные бои не прекращались ни на один день.

Авиация противника уничтожалась не только в воздушных боях, но и на земле. На одном из финских аэродромов наши воздушные разведчики обнаружили до 20 самолетов. Нанести удар по аэродрому поручили эскадрилье 80-го бомбардировочного авиаполка под командованием старшего лейтенанта И. П. Завгороднего. После тщательной подготовки пикировщики вечером вылетели на задание. Их налет для финнов оказался совершенно неожиданным. Самолеты противника были сосредоточены на старте. Взлететь удалось только двум истребителям, да и те не решились вступить в бой. Началась бомбардировка аэродрома. Зенитная артиллерия открыла огонь,

но ее быстро подавили. Хорошая подготовка и внезапность налета обеспечили успех нашим бомбардировщикам, которые 5 самолетов сожгли и 4 повредили.

Применялся и такой способ борьбы с неприятельской авиацией, как блокирование его аэродромов. Над ними нередко разгорались упорные воздушные бои.

Рано утром для блокирования финского аэродрома вылетели два звена 760-го истребительного авиаполка. Для скрытности они шли на малой высоте. Однако над аэродромом уже барражировали шесть истребителей "Кертис-36". Советские летчики связали их боем. Но финнам удалось поднять еще четыре истребителя "моран". Теперь соотношение сил изменилось в пользу противника, бой приобрел упорный характер. Вскоре лейтенант Ф. Д. Маслов добился победы, сбив "кертиса", а младший лейтенант А. С. Бойко с короткой дистанции расстелял взлетевшего "морана". Когда горючее и боеприпасы у наших истре-ителей были на исходе, их сменила шестерка Ла-5 капитана В. М. Араховского. Командир первым атаковал врага и с дистанции 30 м поджег "Кертис-36". Но и в хвост его самолета сумел зайти финский истребитель. Отражая атаку на ведущего, лейтенант А. В. Будников также сбил "кертиса". При отходе от аэродрома он добился новой победы, уничтожив второй финский истребитель. По одному самолету "брустер" сбили младшие лейтенанты В. С. Флусов и Ф. Г. Оточин.

Через 15 минут к аэродрому подошло еще шесть наших истребителей Ла-5 во главе с майором Ф. Ф. Голубничим. Он также в бой вступил с ходу и сразу же сбил "брустера", который упал на краю аэродрома. И тут Голубничий увидел, что с соседнего аэродрома к месту сражения спешат 10 неприятельских истребителей. "Лавочкины" связали их боем, сбив еще два самолета "Кертис-36". Обе победы одержал майор Жуйков. В одном бою наши летчики уничтожили 10 вражеских самолетов.

Таким образом, все попытки финской авиации бомбить советские войска срывались благодаря мужеству, героизму и высокому боевому мастерству летчиков 7-й воздушной армии. Господство в воздухе оставалось на стороне нашей авиации.

32-я армия генерал-лейтенанта Ф. Д. Гореленко продолжала преследование противника западнее Медвежьегорска. 21 июля части 176-й стрелковой дивизии вышли на советско-финляндскую границу в районе Лонгонвара. Сопротивление противника значительно возросло.

Особенно эффективную помощь нашим наземным войскам оказывала штурмовая авиация, наносившая удары по опорным пунктам, огневым средствам, скоплениям живой силы,

железнодорожным объектам.

По опорному пункту Хонкавара 30 июля нанесли удар 10 самолетов Ил-2 694-го штурмового авиаполка. Группу вел командир полка майор В. М. Хрусталев. Ее прикрывала шестерка "аэрокобр" 773-го истребительного авиаполка. Ударная группа "илов" во главе с майором Хрусталевым была встречена плотным огнем зенитной артиллерии. Но группа подавления, которую возглавлял помощник командира полка по воздушно-стрелковой службе майор Г. М. Киселев, с ходу обрушилась на батарею и пулеметно-пушечным огнем и реактивными снарядами заставила ее прекратить огонь. Встав затем в правый круг, летчики самостоятельно выбирали цель и по одному атаковали ее. Вдруг снова заговорили зенитные пушки и пулеметы. На третьем заходе в самолет Киселева попал снаряд, машина загорелась. Обеспечивая боевым товарищам выполнение задания, Григорий Максимович Киселев направил свой штурмовик на батарею. Вместе с ним смертью героя погиб и воздушный стрелок сержант Алексей Иванович Попов.

Наступление в Южной Карелии продолжалось до 10 августа. К этому времени войска Карельского фронта продвинулись вперед на 160-180 км, достигнув правым крылом границы с Финляндией, а в центре и на левом фланге приблизились к ней на расстояние 40-60 км.

Большую помощь наземным войскам оказала авиация. В течение Свирско-Петрозаводской операции соединения и части 7-й воздушной армии произвели около 12 тыс. самолето-вылетов, сбросили на врага более 1 500 тонн бомб. Мощными бомбовыми ударами авиация обеспечила быстрое форсирование реки Свирь, а затем поддерживала войска в наступлении.

Неоценимую помощь пехоте и танкам в наступлении оказала штурмовая авиация. Летая на малых высотах, летчики-штурмовики быстро отыскивали объекты противника, даже малоразмерные, и наносили по ним точные удары, содействуя войскам в захвате вражеских позиций и рубежей. Исключительно эффективными были налеты штурмовиков на колонны финских войск на шоссейных и грунтовых дорогах, на железнодорожные станции и на эшелоны.

Истребительная авиация надежно прикрывала войска 7-й и 32-й армий от ударов неприятельской авиации. Кроме того, истребители привлекались и для нанесения штурмовых ударов по наземным целям. За июнь - июль летчикиистребители 7-й воздушной армии провели 88 воздушных боев и сбили около 100 самолетов. А всего летчиками армии в воздушных боях и на аэродромах было уничтожено более 130 самолетов. Господство в

воздухе на протяжении всей операции оставалось на нашей стороне.

Поражение финских войск на Карельском перешейке и в Южной Карелии привело к изменению стратегической обстановки на северном участке советско-германского фронта и создало благоприятные условия для наступления Красной Армии в Прибалтике и Заполярье. Финляндия оказалась перед реальной угрозой перенесения военных действий на ее территорию. В стране усиливались антивоенные настроения. Подчиняясь требованиям масс, правящие круги Финляндии приняли предварительные условия перемирия, выдвинутые Советским правительством. Ставка Верховного Главнокомандования дала указание Ленинградскому и Карельскому фронтам прекратить военные действия против Финляндии с утра 5 сентябряФинляндия была выведена из войны на стороне Германии.

Гитлеровское командование, опасаясь удара советских войск, стало отводить части 20-й горной армии, занимавшие оборону на ухтинском, кестеньгском и кандалакшском направлениях, в Северо-Западную Норвегию. Преследуя отходящего противника, войска Карельского фронта к 11 октября завершили освобождение территории Советской Карелии.

Победа в Заполярье

Немецко-фашистское командование, стремясь любой ценой удержать территории Крайнего Севера, принимало срочные меры по укреплению позиций 19-го горнострелкового корпуса, занимавшего оборону на петсамо-киркенесском направлении. Используя труднопроходимую местность - скальные сопки, фиорды, озера, - враг создал глубоко эшелонированную оборону с долговременными сооружениями.

Наземные войска противника поддерживались 160 самолетами, базировавшимися на севере Норвегии. Кроме того, в глубине норвежской территории враг имел свыше 300 самолетов, предназначенных для борьбы на северных морских коммуникациях. В случае необходимости гитлеровское командование могло часть этих самолетов использовать для обеспечения действий наземных войск.

Освобождение советского Заполярья от немецко-фашистских захватчиков Ставка Верховного Главнокомандования возложила на Карельский фронт под командованием генерала армии К. А. Мерецкова и Северный флот, которым командовал адмирал А. Г. Головко. На основе указаний Ставки был разработан план Петсамо-Киркенесской операции, по которому 14-я армия должна была прорвать оборону противника южнее озера Чапр, овладеть

районом Луостари и Петсамо, во взаимодействии с частями Северного флота окружить и уничтожить вражескую группировку юго-западнее реки Титовка и в дальнейшем, развивая наступление, освободить районы г. Никель и Сальмиярви, выйти на государственную границу с Норвегией и полностью очистить от гитлеровских войск Петсамскую область.

С воздуха наступающие войска должна была поддерживать 7-я воздушная армия. Но ее соединения базировались на всем протяжении Карельского фронта, так как в июне - августе они обеспечивали наступление 7-й и 32-й армий, а в сентябре - 19-й и 26-й армий. Теперь авиадивизии предстояло сосредоточить на мурманском направлении. Сюда же перебазировалась 113-я бомбардировочная авиадивизия из Резерва Ставки. Вместе с 122-й истребительной авиадивизией ПВО она передавалась в оперативное подчинение командующему 7-й воздушной армией генерал-лейтенанту И. М. Соколову.

Для размещения этих соединений требовалось построить много новых аэродромов. Однако в условиях Заполярья возможности расширения аэродромной сети были крайне ограничены. Только благодаря героическим усилиям командиров, политработников и всего личного состава тыла 7-й воздушной армии, их изобретательности и настойчивости эта задача была решена. Посадочные полосы строили между гор и в безлюдной тундре. В ряде мест пришлось делать насыпные аэродромы, для чего срезали холмы, а лишним грунтом засыпали овраги. Через глубокие и широкие овраги перекидывали деревянные эстакады. На топких болотах создавали решетчатые деревянные полосные аэродромы. Немало усилий пришлось приложить для создания системы светомаяков и средств навигации.

Для проведения Петсамо-Киркенесской операции в 7-й воздушной армии было 747 самолетов. Кроме того, 275 самолетов выделяли ВВС Северного флота, которыми командовал Герой Советского Союза генерал-майор авиации Е. Н. Преображенский.

Таким образом, советская авиация превосходила в несколько раз самолетный парк противника на Севере. Советские самолеты не только не уступали немецким машинам, но и превосходили их по скорости, маневренности и вооружению. Тяжелые бомбардировщики Ил-4, состоявшие на вооружении 113-й бомбардировочной авиадивизии, по всем показателям были мощнее "Юнкерсов-88", пикирующие бомбардировщики Пе-2 - лучше "Юнкерсов-87". Самолеты-штурмовики Ил-2 вообще не имели себе равных в период войны. Отлично зарекомендовали себя в боях самолеты-истребители конструкции С. А. Лавочкина и А. С. Яковлева.

Тщательно готовились к наступательным боям летные экипажи. Сложные климатические и метеорологические условия требовали от летного состава не только хорошей техники пилотирования, но и всесторонней аэронавигационной подготовки, владения полетом по приборам и радиосредствам.

Исключительно большую и сложную работу в период подготовки к операции провели воздушные разведчики. Ценные сведения о противнике доставляли мастера воздушной разведки Герои Советского Союза А. В. Колесников, А. Р. Сливка, А. С. Западинский, А. В. Козлов, а также ставшие вскоре Героями Советского Союза А. В. Анохин, В. И. Дончук и другие отважные летчики Карельского фронта.

По плану авиационного обеспечения операции военно-воздушные силы должны были содействовать наземным войскам в прорыве обороны противника и в наступлении; прикрывать ударную группировку 14-й армии; не допускать подхода резервов противника и отхода его войск и техники, разрушать переправы; ночными действиями изнурять и подавлять артиллерию на огневых позициях; уничтожать неприятельские самолеты на аэродромах и в воздухе; топить транспорты в фиордах и портах Петсамо и Киркенес; вести непрерывную разведку поля боя, войсковых и армейских тылов.

Исходя из этих задач, штаб 7-й воздушной армии разработал два варианта боевого использования авиации в операции: один для благоприятных метеорологических условий, допускающих действия всех родов авиации, другой на случай плохой погоды, исключающей полеты бомбардировщиков.

По первому варианту за день до начала наступления планировалось провести предварительную авиационную подготовку, в день наступления за час до окончания артиллерийской подготовки - непосредственную авиационную подготовку, и затем должна была следовать авиационная поддержка атаки и боя в глубине. Но плохая погода не позволила провести ни предварительной, ни непосредственной авиационной подготовки,

Поддержка атаки пехоты и танков планировалась штурмовыми действиями авиации. Для более тесного взаимодействия авиации с наземными войсками штурмовые авиадивизии закреплялись за стрелковыми корпусами. 261-я штурмовая авиадивизия должна была поддерживать 131-й стрелковый корпус, 260-я штурмовая авиадивизия - 99-й стрелковый корпус. После прорыва главной полосы обороны противника основные силы 7-й -воздушной армии намечалось использовать для обеспечения действий легких стрелковых

корпусов и 7-й гвардейской танковой бригады.

Действиями авиации генерал И. М. Соколов руководил с командного пункта командующего 14-й армией генерал-лейтенанта В. И. Щербакова. Командиры 261-й и 260-й штурмовых авиадивизий генерал-майор авиации И. Д. Удо-нин и полковник Г. А. Калугин свои выносные командные пункты развернули при КП командиров 131-го и 99-го стрелковых корпусов. В каждую дивизию 131-го и 99-го стрелковых корпусов были направлены авиационные офицеры с радиостанциями. В их задачу входило наведение самолетов на цель. Истребительной авиацией предусматривалось управлять с КП командующего 14-й армией, где должен был находиться командир 324-й истребительной авиадивизии с необходимыми радиосредствами. Заблаговременно были предусмотрены и доведены до частей сигналы взаимодействия и целеуказания между авиацией и наземными войсками.

В подготовке авиаторов к наступательной операции большую роль сыграли политработники, партийные и комсомольские организации, которыми руководили заместитель командующего 7-й воздушной армией по политической части полковник И. И. Сергеев и начальник политотдела армии полковник М. А. Бутковский. Все авиаторы понимали свои задачи и готовы были отдать все силы для освобождения советского Заполярья.

Утром 7 октября начался штурм вражеской обороны. После артиллерийской подготовки соединения 131-го и 99-го стрелковых корпусов пошли в наступление.

Из-за снегопада с дождем массированный авиационный удар, как это намечалось по плану, нанести не удалось. В воздух поднимались лишь наиболее подготовленные экипажи штурмовиков и истребителей, действовавшие с малых высот мелкими группами.

Шестерке самолетов Ил-2 во главе с капитаном П. А. Рубановым, вылетевшей на штурмовку переднего края противника, пришлось идти плотным строем, то опускаясь под кромку облаков, то пробивая их вверх. Но Рубанов вывел группу точно на цель и с ходу атаковал ее. В результате неожиданного удара было взорвано два склада боеприпасов, разрушено несколько землянок и уничтожено много гитлеровцев. По минометной батарее врага нанесла точный удар группа "илов" под командованием капитана М. Бакарася.

За первый день наступления летчики совершили 229 самолето-вылетов, в то время как авиация противника всего лишь 30.

Войска 131-го стрелкового корпуса прорвали главную полосу

обороны неприятеля, форсировали реку Титовка и захватили плацдарм на ее западном берегу. Создались благоприятные возможности для развития наступления в глубине вражеской обороны.

На второй день наступления погода улучшилась и авиация заработала в полную силу, совершив в течение дня свыше 500 самолето-вылетов. Особенно эффективно действовали штурмовики, оказывавшие непосредственную поддержку наступавшим войскам на поле боя. По заявкам командиров стрелковых корпусов группы "илов" наносили удары по узлам сопротивления противника, по скоплениям боевой техники ж живой силы.

Получив задачу разрушить узел сопротивления на западных скатах высоты 258,3, восьмерка штурмовиков во главе с майором Н. Гончаровым под прикрытием десяти истребителей быстро отыскала цель и точными ударами разрушила несколько блиндажей, взорвала склад с боеприпасами, уничтожила десятки фашистов. Утром воздушной разведкой, а затем и с наблюдательного пункта командира 99-го стрелкового корпуса были обнаружены неприятельские войска, двигавшиеся по дороге от Луостари. По заданию командира корпуса генерал-майора С. П. Микульского командир 260-й штурмовой авиадивизии полковник Г. А. Калугин выслал три группы самолетов Ил-2, по восемь в каждой, для уничтожения противника и его опорных пунктов в полосе наступления корпуса. Задача была выполнена.

Много неприятностей 131-му стрелковому корпусу доставляли артиллерийские и минометные батареи врага, расположенные в опорном пункте на безымянной высоте северо-восточнее озера Чапр. Они вели систематический фланговый огонь по нашим наступающим войскам. Летчики 7-й воздушной армии несколько раз наносили по высоте бомбардировочные и штурмовые удары, но уцелевшие орудия продолжали стрелять. 9 октября командир корпуса генерал-майор З. Н. Алексеев поставил перед 261-й штурмовой авиадивизией задачу подавить вражеский огонь. По указанию командира дивизии генерала Удонина на задание вылетела шестерка самолетов Ил-2. Ее возглавлял капитан Я. Андриевский. Прибыв в район цели, штурмовики перестроились в круг и меткими ударами, снижаясь во время атак до бреющего полета, разгромили две противотанковые и одну минометную батареи, а также взорвали склад с боеприпасами. Генерал З. Н. Алексеев высоко оценил действия штурмовиков.

Соединения ударной группы 14-й армии при поддержке авиации взломали вторую полосу обороны. Левофланговый 126-й легкий стрелковый корпус, обойдя противника с тыла, 9 октября

вышел в район развилки дорог западнее Луостари.

Хорошую помощь корпусу оказала авиация. Воздушные разведчики обнаружили приближение головного полка 163-й пехотной дивизии противника и сообщили об этом немедленно на командный пункт. Первый удар по врагу, подходившему к развилке дорог, нанесли штурмовики, которые создали на дороге пробку и посеяли панику среди солдат и офицеров. Командир 126-го легкого стрелкового корпуса полковник В. Н. Соловьев воспользовался этим и, ускорив выход частей к развилке дорог, вслед за ударом авиации атаковал еще не успевшего принять боевой порядок противника. По показаниям пленных, в этот день их полк потерял до 40 процентов личного состава.

В период операции интенсивность движения на дорогах в тылу противника резко возросла, а маскировка ослабла. Поэтому удары нашей авиации по вражеским колоннам были очень эффективными. Только 10 октября три группы штурмовиков уничтожили на дорогах западнее реки Титовка и Петсамо до 50 автомашин и много другой боевой техники и живой силы.

Исключительно напряженная борьба разгорелась в воздухе. Немецко-фашистская авиация стремилась помешать боевой работе советских Военно-Воздушных Сил. Хотя мы имели значительное количественное превосходство в самолетах, борьба за удержание господства в воздухе была нелегкой. Это объясняется прежде всего тем, что в суровых условиях Севера мы не успевали в ходе операции строить новые аэродромы на освобождаемой территории. Поэтому приходилось использовать старые. При быстром продвижении советских войск расстояние от линии фронта до наших аэродромов увеличивалось, а у противника - уменьшалось. Тем самым возрастала возможность внезапного появления его самолетов над нашими войсками.

С целью своевременного обнаружения воздушного противника наряду с радиолокационными средствами успешно применялся такой способ. В стороне от вражеских аэродромов, но в пределах визуальной видимости постоянно патрулировали пары наших истребителей Як-9, и летчики открытым текстом передавали командованию информацию о воздушном противнике. Это в значительной степени помогало вести с ним успешную борьбу.

Особенно упорные воздушные бои разгорелись 9 октября. В течение дня летчики 7-й воздушной армии провели 32 воздушных боя, в которых сбили 37 неприятельских самолетов. Характерно, что большая часть воздушных боев происходила над территорией противника, что свидетельствует о наступательной тактике нашей авиации.

Высокое мастерство, мужество и героизм проявляли летчики 20-го гвардейского истребительного авиаполка, которым с мая 1944 г. командовал Герой Советского Союза майор П. С. Кутахов. Он умело руководил летчиками в бою и личным примером увлекал их на подвиги. Во главе с П. С. Кутаховым восьмерка истребителей эскадрильи "Комсомолец Заполярья", сопровождая штурмовиков, в районе цели вступила в бой с 18 немецкими самолетами Ме-109. Пользуясь численным преимуществом, фашисты группами устремились к "илам". Тогда, развернув ударную группу своих истребителей, Кутахов сам атаковал четверку "мессершмиттов". Но тут на его машину напали два истребителя. Ведомый Кутахова майор И. М. Жариков пулеметным огнем отсек гитлеровцев от командира. Но к Жарикову сзади подкрался немецкий истребитель, и ему самому пришлось уклоняться от вражеской атаки. Остальные три фашистских самолета навалились на машину Кутахова. Командир полка умело уходил изпод удара и нападал сам. И вот он в хвосте "мессершмитта". Фашист в страхе бросал машину из стороны в сторону, с горки переходил на пикирование. Однако советский истребитель неотрывно следовал за ним. Уловив выгодный момент, майор П. С. Кутахов поджег "Мессерш-митт-109".

Геройски сражались и остальные летчики группы, которыми в течение всего боя руководил Кутахов. Старший лейтенант М. В. Шилков, зайдя в хвост "мессершмитту", вогнал его в землю. Но в этом неравном бою погиб и сам. По одной машине уничтожили старший лейтенант И. И. Разумов и младшие лейтенанты М. П. Делаев и В. И. Савинов. Всего группа во главе с Кутаховым сбила 5 самолетов.

Отважно сражались летчики и других полков. Сопровождая группу бомбардировщиков Ил-4, мужество и выдержку в воздушном бою проявил заместитель командира эскадрильи 29-го гвардейского истребительного авиаполка старший лейтенант И. С. Леонович. Отражая нападение вражеских истребителей на охраняемых бомбардировщиков, он на высоте 3000 м атаковал пару "Мессершмиттов-109" и с короткой дистанции сбил ведомого. Командир фашистской пары, очевидно не заметивший гибели своего напарника, продолжал набирать высоту. Леонович воспользовался этим и следующей очередью поджег ведущего "мессершмитта". Однако он сам был атакован двумя немецкими истребителями, а другая пара "мессершмиттов" напала на его ведомого. В бою Леоновича ранило осколком снаряда, самолет был поврежден. Но гвардеец не вышел из боя: вместе с товарищами он продолжал защищать бомбардировщиков. "Илы" вернулись на аэродром без потерь. В этом бою старший лейтенант

Иван Семенович Леонович довел свой боевой счет до 28 сбитых самолетов. 2 ноября 1944 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Несколько упорных воздушных боев в этот день провели летчики 122-й истребительной авиадивизии ПВО. Утром войска в районе переправ через реку Валас-Йоки прикрывало звено 767-го истребительного авиаполка этой дивизии под командованием лейтенанта Н. Е. Матвеева. Неожиданно выше себя летчики заметили шесть немецких истребителей Ме-109, которые пытались со стороны солнца атаковать нашу группу. Энергично развернувшись, звено Матвеева пошло в лобовую атаку на врага. Уклоняясь от нападения с передней полусферы, пилот ведущего "мессершмитта" отвернул влево, но попал под пулеметную очередь Матвеева и загорелся. Ведомый "мессершмитт" хотел отсечь Матвеева, но ему помешал младший лейтенант В. П. Знаменский. Советский летчик и фашист в глубоком вираже старались зайти друг другу в хвост. Знаменский постепенно сокращал радиус и неуклонно приближался к "мессершмитту". Немецкий пилот не выдержал и сорвался в штопор. Слаженно действовала в бою пара младшего лейтенанта Т. Д. Гусинского. Он и его ведомый младший лейтенант Ф. И. Цацулин, не раз выручая друг друга, сбили по одному фашистскому самолету.

Большие потери авиации противника 9 октября сразу сказались на ее активности. На следующий день произошло только пять воздушных боев. Но надо было закрепить достигнутый успех и нанести неприятельской авиации решающее поражение. И вскоре такая возможность представилась. Наши воздушные разведчики обнаружили на аэродроме Сальмиярви до 60 самолетов. Командующий 7-й воздушной армией генерал И. М. Соколов приказал произвести по аэродрому два массированных налета.

Летчики по фотосхеме изучили подходы к аэродрому, его противовоздушную оборону и расположение самолетов. Командиры полков детально распределили обязанности между ударной группой и группой подавления зенитных средств противника, а также в группах истребителей прикрытия.

В первом налете, который был осуществлен 11 октября, приняло участие 18 самолетов-штурмовиков Ил-2 и 36 самолетов-истребителей. Еще на подходе к вражескому аэродрому советские самолеты были встречены огнем батарей зенитной артиллерии. А когда "илы" пошли в атаку, с земли застучали автоматические пушки. Но это не остановило советских летчиков. Они прорвались сквозь стену разрывов и сбросили бомбы точно на цель. На аэродроме то тут, то там вспыхивали самолеты с черной

свастикой. При выходе из атаки на нашу группу напало несколько немецких истребителей, но экипажи советских штурмовиков и истребителей прикрытия обрушили на них огонь своих пушек и пулеметов. Старший лейтенант И. К. Кузнецов сразу же сбил один "Фокке-Вулъф-190". Вскоре такого же успеха добился и его ведомый младший лейтенант М. А. Тиханский. Еще несколько вражеских самолетов сбили в этом бою их товарищи.

Во втором налете участвовало 55 самолетов-истребителей с подвешенными бомбами. Первыми в воздух поднялись истребители, в задачу которых входило блокирование аэродрома, подавление зенитных орудий и вытеснение авиации противника в случае ее противодействия. За ними пошли группы "яков" и "лавочкиных" для штурмовки аэродрома. Налет оказался для врага неожиданным. На аэродроме шла обычная работа, по окраинам летного поля сновали автомашины, ползали тракторы, технический состав возился у самолетов. Когда над аэродромом показались советские истребители группы блокирования, немецкие зенитчики решили, что вслед за ними придут бомбардировщики, и открыли заградительный огонь. Но почти сразу за группой блокирования из-за облаков вынырнули истребители ударных групп майора А. Г. Гринченко и майора Малиновского, обрушившие бомбы на стоянки самолетов. На следующем заходе они стали расстреливать вражеские машины из пушек и пулеметов. Успешно выполнили свои задачи группы блокирования - ни один фашистский самолет не взлетел. Лишь при отходе от цели в воздухе показались два "Мессершмитта-109", поднявшиеся с другого аэродрома. Капитан В. Б. Митрохин преградил путь врагу и в короткой схватке сбил один из самолетов. За эту и другие победы Василию Борисовичу Митрохину было присвоено звание Героя Советского Союза.

В результате хорошо организованной и умело проведенной операции за два налета на аэродроме Сальмиярви было уничтожено 33 немецких самолета. Кроме того, 5 машин советские летчики сбили в воздушных боях. Наши потери составили лишь один самолет Ил-2, сбитый зенитной артиллерией. А всего за пять дней наступления советских войск враг потерял 99 самолетов. После этого авиация противника долго не могла оправиться и ее сопротивление заметно снизилось.

Несмотря на усложнившиеся метеорологические условия, советская авиация продолжала оказывать помощь наступающим частям. В условиях тундры, сильно пересеченной и местами заболоченной местности, бездорожья, при быстром продвижении войск 14-й армии артиллерия корпусов нередко отставала от

стрелковых частей, поэтому ее задачи приходилось выполнять нашей бомбардировочной и штурмовой авиации. Она стала, можно сказать, воздушной артиллерией, действовавшей по заявкам наземного командования. И авиаторы сразу же откликались на их запросы.

13 октября 325-й стрелковый полк на одной из дорог отрезал пути отхода группе вражеских войск. Чтобы выбить нашу часть с этого участка, противник стал сосредоточивать там свои силы. Советское командование вызвало авиацию. В небе появились краснозвездные самолеты. Последовал мощный штурмовой удар, и контратака врага оказалась сорванной.

От летчиков требовалась безупречно точная работа, так как обстановка на земле менялась очень быстро. 14 октября наступлению 131-го стрелкового корпуса мешал опорный пункт на высоте 181, находившийся на развилке шоссейных дорог, ведущих на Петсамо. Погода стояла скверная, поэтому на задание вышли лучшие экипажи во главе с капитаном Г. Пьянковым. Но когда группа штурмовиков была уже в воздухе, части корпуса заняли восточный скат этой высоты. Авианаводчик вовремя перенацелил летчиков на западные скаты. Удары штурмовиков оказались очень точными и эффективными. Четверка Пьянкова уничтожила много вражеских солдат и офицеров, подавила огонь артиллерийских орудий и минометов, разбила несколько пулеметов, расчистив тем самым путь пехоте. Скоро наши части заняли всю высоту.

В ночь на 15 октября советские войска овладели важным узлом обороны противника - Петсамо (Печенга). 14-я армия во взаимодействии с Северным флотом при поддержке 7-й воздушной армии нанесла большой урон частям гитлеровского 19-го горнострелкового корпуса и отбросила их к западу и северо-западу от Петсамо и Луостари. Создавались благоприятные условия для развития наступления к границам Норвегии.

Приказом Верховного Главнокомандующего 122-й истребительной авиадивизии ПВО полковника Ф. А. Погрешаева, а также соединениям и частям ВВС Северного флота: 6-й истребительной авиадивизии генерал-майора авиации Н. Т. Петрухина, 2-му гвардейскому истребительному авиаполку подполковника Д. Ф. Маренко, 46-му штурмовому авиаполку майора Г. В. Павлова - было присвоено почетное наименование Печенгских.

ВВС Северного флота активно действовали в ходе всей операции. Морские летчики поддерживали наземные войска в наступлении, обеспечивали высадку морских десантов, совершали налеты на вражеские порты и суда в море. Несмотря

на усиленное прикрытие конвоев, по ним наносили массированные удары торпедоносцы, бомбардировщики и штурмовики. Они, как правило, применяли следующую тактику: истребители связывали боем воздушное прикрытие конвоя, а часть участвовавших в ударе сия действовала по кораблям охранения, расчищая путь к транспортам нашим торпедоносцам и бомбардировщикам. Если после первого удара конвой не был разгромлен, наносился повторный удар.

Таким двойным ударом 16 октября был уничтожен вражеский конвой, обнаруженный воздушной разведкой на выходе из Бек-фиорда. В первом налете штурмовики потопили 4 корабля и 1 катер, а торпедоносцы - транспорт и сторожевой корабль. К вечеру был нанесен второй удар. В результате наши летчики потопили еще 2 транспорта, 3 сторожевых корабля и тральщик. В воздушных боях при этом было сбито 4 вражеских самолета.

При нанесении удара по конвою смертью героев погиб экипаж во главе с командиром 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка подполковником Б. П. Сыромятниковым. Во время атаки его самолет был подбит снарядом корабельной артиллерии. На горящей машине экипаж все же торпедировал вражеский транспорт, но и их самолет упал в море. Подполковнику Борису Павловичу Сыромятникову, штурману майору Александру Ильичу Скнареву и воздушному стрелку старшему сержанту Георгию Сафроновичу Асееву посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

С освобождением Петсамо началась подготовка ко второму этапу операции. 7-я воздушная армия прикрывала перегруппировку войск 14-й армии и одновременно подтягивала авиационные части ближе к линии фронта. С 18 октября все усилия воздушной армии были снова сосредоточены на поддержке соединений 14-й армии, возобновивших наступление.

Ожесточенные бои разгорелись за преодоление заранее подготовленного оборонительного рубежа немецко-фашистских войск, которые пытались задержать продвижение 99-го стрелкового корпуса на Ахмалахти и 31-го стрелкового корпуса на Никель. Здесь враг создал две сильные артиллерийские группировки. Первая, в составе до 9 батарей, беспрерывными фланкирующими огневыми налетами мешала продвижению частей 99-го стрелкового корпуса по дороге на Ахмалахти, вторая, в составе до 6 батарей, препятствовала наступлению 31-го стрелкового корпуса на Никель.

На помощь стрелковым корпусам пришла штурмовая авиация. 20 октября по артиллерийской группировке, расположенной у стыка дорог северо-восточнее Ахмалахти,

нанесли удар группы штурмовиков, в каждой из которых было по 6-8 самолетов. Ведущими групп шли опытные летчики капитаны Н. В. Боровков, П. А. Рубанов, А. Тимошенко, П. Я. Усачев, старшие лейтенанты Новиков, Д. Чепеленко. Авиаторы уничтожили 2 батареи полевой артиллерии, взорвали 4 склада боеприпасов, разбили 16 автомашин, подавили 7 батарей полевой и 3 батареи зенитной артиллерии противника. Командир 99-го стрелкового корпуса передал: "Штурмовики работали отлично".

Да, штурмовики наводили настоящий ужас на гитлеровцев. Немецкий обер-ефрейтор, взятый 22 октября 1944 г. в плен, признавался: "Особенно велика паника при налетах русских штурмовиков. Сразу теряется всякое управление подразделениями, все мечутся и спешат укрыться в камнях. Солдаты приходят в себя через добрую пару часов. Штурмовики удручающе действуют на психику наших солдат".

Хотя авиации противника и был нанесен серьезный урон в предыдущие дни, она все же совершала отдельные налеты на советские войска, пытаясь замедлить темп их наступления. Фашистские истребители нападали также на советские самолеты в воздухе. Поэтому группы бомбардировщиков и штурмовиков вылетали на боевое задание в сопровождении истребителей.

Большим мастером прикрытия был командир эскадрильи 19-го гвардейского истребительного авиаполка капитан Г. Ф. Дмитрюк. Когда его эскадрилья сопровождала "илы", летчики-штурмовики чувствовали себя в безопасности. За время Петсамо-Киркенесской операции Григорий Федосеевич сбил четыре вражеских самолета. За мужество и героизм, проявленные в борьбе с гитлеровскими захватчиками, за образцовое выполнение боевых заданий ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

20 октября эскадрилья капитана Г. Ф. Дмитрюка сопровождала самолеты Ил-2 на штурмовку переднего края обороны противника. За линией фронта летчики встретили 11 бомбардировщиков Ю-87 и 12 истребителей Ме-109. Капитан Дмитрюк, мгновенно оценив обстановку, повел звено на бомбардировщиков, а четверка капитана П. З. Кочегина осталась со штурмовиками. Стремительной атакой наши летчики разбили строй фашистских бомбардировщиков и стали расстреливать самолеты с черными крестами. Вниз полетели горящие "юнкерсы".

У самой цели на группу "илов" и прикрывавших их истребителей напали шесть "Мессершмиттов-109". Отбивая их атаки, лейтенант С. Н. Слюнин поджег один фашистский самолет. Штурмовики, выполнив задание, взяли курс на аэродром. Капитан Кочегин приказал паре Слюнина сопровождать

штурмовиков, а сам с младшим лейтенантом Р. М. Середой связал боем "мессершмиттов", стремясь оттянуть их в сторону. В одной из лобовых атак Кочегин сбил немецкий истребитель. Но вскоре и его подбили. Пришлось прыгать с парашютом. Приземление произошло на территории противника. Отстреливаясь из пистолета, Кочегину удалось уйти от погони гитлеровцев. А через сутки он, голодный и усталый, встретил местных жителей. Норвежцы, рискуя жизнью, несколько дней прятали летчика, пока советские войска не изгнали из села фашистов.

Большую помощь наземным войскам оказала авиация при овладении населенным пунктом Никель. Поддерживая наступление стрелковых корпусов, экипажи 7-й воздушной армии 21 октября совершили 487 самолето-вылетов. Высокую оценку действиям авиации дал Военный совет 14-й армии.

"В боях за Никель, - отмечал он, - бомбардировщики и штурмовики, сопровождая 31-й стрелковый корпус, сорвали контратаку противника, пытавшегося прорваться из окружения, ускорили взятие Никеля и уничтожение окруженной в этом районе вражеской группировки.

Истребительная авиация надежно прикрывала группировку войск и их действия, почти полностью изгнав с поля боя авиацию противника. Особенно большую помощь истребители оказали действующим в тылах врага частям 126-го и 127-го легких стрелковых корпусов. Несмотря на неоднократные попытки авиации противника сорвать продвижение частей этих корпусов, истребители обеспечили их прикрытие, и рейд 126-го и 127-го легких стрелковых корпусов прошел без потерь".

В дальнейшем авиация содействовала наземным войскам в овладении портом и городом Киркенес. В боях за него одержал свою 21-ю победу в воздухе штурман 191-го истребительного авиаполка майор Трофим Афанасьевич Литвиненко, которому вскоре было присвоено звание Героя Советского Союза.

С 23 по 25 октября 1944 г. 7-я воздушная армия совершила 683 самолето-вылета. 25 октября Киркенес был очищен от гитлеровцев.

Приказом Верховного Главнокомандующего 80-му бомбардировочному авиаполку подполковника Г. П. Старикова, 114-му гвардейскому дальнебомбардировочному авиаполку майора А. Н. Володина 7-й воздушной армии, 5-й минно-торпедной авиадивизии генерал-майора авиации Н. М. Кидалинского, 9-му гвардейскому минно-торпедному авиаполку майора А. И. Фокина, 20-му истребительному авиаполку подполковника Д. А. Петрова и 118-му разведывательному авиаполку подполковника С. К. Литвинова ВВС Северного флота

было присвоено почетное наименование Киркенесских.

Петсамо-Киркенесская операция завершилась полной победой советских войск. Важную роль в ее достижении сыграла авиация Карельского фронта и Северного флота. За время операции экипажи 7-й воздушной армии совершили 6732 самолето-вылета, уничтожили более 700 автомашин, около 250 повозок, 21 бензоцистерну и бензозаправщик, взорвали 24 склада с боеприпасами, разрушили около 30 землянок и блиндажей, подавили или частично уничтожили около 100 артиллерийских и минометных батарей, рассеяли и уничтожили много солдат и офицеров противника. В воздушных боях и на аэродромах было уничтожено 129 вражеских самолетов.

* * *

После победоносного завершения Петсамо-Киркенесской операции боевые действия в Заполярье прекратились, северное небо снова стало чистым. Но эта мирная тишина на северном фланге советско-германского фронта была завоевана в трудной и кровопролитной борьбе, которая длилась 40 месяцев.

Советские авиаторы вступили в бой с первых дней Великой Отечественной войны, помогая наземным войскам сдерживать натиск немецко-фашистских и финских захватчиков. Без авиационной поддержки не проходила ни одна наступательная операция Карельского фронта. За период боев в Заполярье и Карелии советская авиация уничтожила и повредила много танков, орудий, минометов, автомашин, паровозов, вагонов, кораблей и другой боевой техники противника, истребила тысячи неприятельских солдат и офицеров. Летчики Карельского фронта и Северного флота своими самоотверженными действиями обеспечили бесперебойную работу важнейших коммуникаций Севера - водного пути по Баренцеву и Белому морям и Кировской железной дороги, надежно прикрыли Мурманск и другие города Заполярья и Карелии.

На протяжении всей войны наши летчики вели упорную борьбу за господство в воздухе, от исхода которой в значительной мере зависели успехи наземных войск. Уже в 1942 г. немецко-фашистская и финская авиация утратила на Севере господство в воздухе, которое затем было завоевано советской авиацией. За время войны на Севере было уничтожено более 2 тыс. самолетов противника. Самолетный парк врага неуклонно уменьшался. А советские Военно-Воздушные Силы постоянно усиливались. Если к началу войны в Заполярье и Карелии мы имели всего 273 самолета, то в июне 1944 г. только в 7-й воздушной армии их насчитывалось 875.

Большие потери враг понес и в летном составе. В воздушных

боях погибли многие гитлеровские асы. На смену опытным пилотам приходили скороспелые летчики, которые боялись вступать в бой, если не имели количественного превосходства над советскими самолетами.

В жестокой борьбе с врагом наши летчики проявили несгибаемую волю к победе, мужество и героизм, не останавливаясь перед самопожертвованием. За время войны на Севере они совершили более 30 огненных и воздушных таранов. Смертельной опасности экипажи подвергались в каждом боевом вылете. Но они шли на риск во имя свободы и независимости Советской Родины, во имя Победы.

Настоящим подвигом был и самоотверженный труд авиационных механиков, техников и инженеров, которые в суровых условиях Севера готовили самолеты к боевым вылетам, возвращали к жизни машины, которые, казалось, уже нельзя было восстановить.

Родина высоко оценила боевые заслуги воздушных защитников Заполярья и Карелии. Многие авиационные соединения и части Карельского фронта были награждены орденами, одна авиационная дивизия и пять авиационных полков были преобразованы в гвардейские, все пять дивизий 7-й воздушной армии получили почетное наименование Свирских. За мужество и отвагу, за высокое боевое мастерство и одержанные победы в воздухе более 30 летчиков и штурманов Карельского фронта были удостоены звания Героя Советского Союза. Высокими наградами отметила Родина и боевые заслуги североморских авиаторов.

Не все воздушные защитники Заполярья и Карелии дожили до победы. Смертью храбрых погибли Герои Советского Союза И. В. Бочков, В. И. Дончук, Л. И. Иванов, П. А. Каиков, Е. А. Кривошеее, В. П. Миронов, А. П. Поздняков, М. В. Салов, П. Я. Самохин, К. Ф. Фомченков, А. С. Хлобыстов и многие другие известные и неизвестные летчики, штурманы, стрелки-радисты, авиационные инженеры, техники и механики.

Массовый героизм авиаторов явился результатом их высоких морально-боевых качеств, которые воспитывались нашей славной Коммунистической партией. Партийно-политическая работа в авиационных частях велась тем активнее, чем более важные и сложные задачи приходилось им решать.

Советский народ никогда не забудет славные подвиги живых и павших воинов. Их именами названы улицы городов и поселков, пионерские дружины. Новые поколения крылатых защитников Заполярья учатся у них так же преданно служить советскому народу, надежно охранять мирное небо советского Севера.